В.В. Ершов

ОТКРОВЕНИЯ ЕЗДОВОГО ПСА

SHOUT
SHARE
IT

Annotation

Это книга рассказов-иллюстраций: о нелегкой летной работе, о задачах, об ошибках, о принятии решений, о стихии, о проблемах, просто о хороших людях. Все это было со мной, все это осталось в памяти, всем этим хочу поделиться с читателем.

Разъяснение большинства терминов, непонятных незнакомому с авиацией читателю, приведено в словаре в конце книги.

- Василий Ершов
  - Интеллигенты
  - Проза жизни
  - Фронт
  - Деньги плочены!
  - Посадка "в таких условиях"
  - В минуту слабости
  - "Самолет… чуть сложнее автомобиля"
  - Границы минимума
  - Здесь все решает капитан. Перед отпуском
  - Вершина
  - И мы будем оттачивать нюансы. Теория и практика
  - Обогрев ППД
  - Свой почерк
  - Продолженная глиссада
  - Взлеты-посадки
  - Потребительская корзина и радости жизни
  - Два полюса
  - Гололедное состояние
  - Проверяющий и служебная этика
  - Хвали себя, хвали…
  - Авиация общего назначения
  - Чутье
  - Урок
  - Льготный стаж
  - Высокие слова…
  - После длительного перерыва
  - Хорошая у меня работа: сразу видно результат
  - Безопасность пассажиров
  - И так в каждом полете
  - Обратная связь
  - Последняя глава
  - Словарь авиационных терминов

Василий Ершов

Откровения ездового пса

Интеллигенты

Почти три месяца висел я с этой годовой медкомиссией, просидел на земле, со звоном нервов… наконец обошлось, и разговелся…

Конечно, соскучился по полетам, дошло до того уж, что за столом залетал: ложку мимо рта проношу, весь в мечтах о полете.

Но теперь жизнь семьи пилота входит в привычную колею, и звон нервов плавно переходит в гул.

Как и положено после длительного перерыва, в первом полете на правое кресло сел проверяющим Сергей, подстраховывал, да так, что на четвертом развороте в Домодедове как навесил тяжелые свои, мозолистые руки на штурвал, так мне и не продохнуть было до касания.

Я, было, деликатно пошуровал туда-сюда штурвалом: мол, отпусти, - нет, держит, и, мало того, зажимает. Ну и Бог с тобой. Потерплю. Не впервой.

Погода была хорошая, полоса сухая, фары светили ярко, осевая линия на бетонке горела, и я, естественно, мостился на эту цепочку огней, удерживая машину на курсе мелкими кренчиками. Вот тут и почувствовались тяжелые руки проверяющего. Ну… считай, тяжелая машина попалась, тугая. Мягкой, бабаевской посадки ждать не приходится.

Ладно. Над торцом прижал машину на полточки ниже глиссады, стал подкрадываться на малой вертикальной скорости, поставил на пяти метрах малый газ, стал выравнивать… Но все внимание уходило на борьбу с левым креном, который почему-то поставил и упрямо выдерживал Серега. Я уж и подсказал ему: левый же крен, мол, убери, - нет, держит. Ну, на же, получай. Добрал чуть на себя - он давит от себя. Ладно, я еще тяну - он не дает, и крен не убирает, и машина глупо теряет скорость, вися где-то на полутора метрах, и вот-вот упадем. Уже посыпалась. Ну, потянул еще, чуть пересилил и сумел-таки углом атаки подхватить ее у самого бетона. Серега - мужик крепкий, его особо-то не пересилишь… и мы мягко упали на левое колесо - как ему возжелалось. Потом - на правое, потом опустилось переднее, дальше уже обычный пробег, слава Богу, хоть по оси.

На стоянке экипаж вышел, и я между делом заикнулся о тяжелых руках. А он так же мимоходом заметил, что я же ее подвесил. Под-ве-е-сил. Обычное дело после перерыва. О крене не сказано было ни слова: он и сам прекрасно все понял в момент касания - на три точки поодиночке. И у проверяющего, иной раз, бывает, внутренний авиагоризонт чуть заваливается. Но, зажав

штурвал, он наглядно продемонстрировал мне мое высокое выравнивание.

Ну, ладно. На обратной дороге он не вмешивался, и, хотя должен был проверить молоденького второго пилота, я попросил слетать и обратно. Что там того парня проверять: инструктор прекрасно понимает, что я с молодого уже три шкуры спустил, это ж мое амплуа - обкатывать молоденьких, отдавая им все посадки. Он так и сказал: давай, мол, лети и обратно сам, коль желаешь.

Дома, красиво рассчитав снижение и экономный заход, я спокойно, днем, подвел машину к полосе и… черт меня, видно, дернул поставить режим 78 над торцом - показалось, что скорость чуть возросла. Плавно установил малый газ, выдержал на метре, дал снизиться, просчитал в уме до трех, хор-рошо так потянул на себя… и она упала сантиметров с десяти, мягко, но… не хватило как раз тех сдернутых двух-трех процентов. И таки чуть выше я ее подвесил, на те самые 10 сантиметров.

Сергей на посадке демонстративно держал ладони поднятыми по обеим сторонам штурвала: мол, я не мешаю, обгаживайся сам.

Да… Курсантская, отличная посадка. Воронья. Ма-астер.

Ну, разговелся, ладно. И надо бы, по нынешним временам-то, успокоиться в отношении бабаевских нюансов: налету маловато, надо давать летать и вторым пилотам, где уж тут оттачивать притупившееся мастерство…

Но я так не могу. Протестует мое профессиональное честолюбие -стержень Ствола Службы. И уши горят, перед самим собой.

Нервное напряжение последних месяцев постепенно спадает. Сам виноват, и корю себя: надо было внимательнее изучать свои анализы на годовой комиссии. Проглядел повышенный билирубин в анализе крови, не принял мер вовремя -получил по самую защелку, промордовали полтора месяца… попутно нашли полип в желудке, наглотался того гастроскопа так, что теперь без всякого наркоза приму его - что другому сигарету выкурить; ну, там, поплачешь полторы минуты…

Выдернули полип этот за 45 секунд, потом еще полмесяца до контрольного глотания, потом месяц проходил годовую по новой, и каждый врач гонял на дополнительные процедуры, прикрывал себя обтекателем: а вдруг Ершов от того полипа рявкнется в полете, так чтоб же справка была…

Пять кило веса - как не было. Слава Богу еще, что я 25 лет пролетал на своем, честно сбереженном здоровье. Ну, а нынче уже в ход пошли и конфеты, и коньячок… Не мы первые… даст

Бог, еще лет пять правдами-неправдами полетать, а потом - честно списаться… и умереть.

Как только свалилось с плеч бремя медкомиссии, получил "хлебную карточку" и слетал в рейс - сразу расслабка… и подкралась простуда. Я успел при первых признаках побороться с нею в бане, и получилась боевая ничья: слабость небольшая осталась, но, надеюсь, этим и кончится.

А на носу - превентивное лечение и от моей аллергии (весна подходит, береза зацветет), а план полетов на этот месяц - 7 рейсов и два резерва. Народ весь в отпусках, летать некому; запрягаюсь.

Жизнь прекрасна, но есть в этой жизни моменты, когда хочется умереть, вот тут же на месте, сейчас. Это когда слышишь: "Мальчики, на вылет!" А только-только же провалился в сон. В Москве сидим сейчас по 6-7 часов между прилетом и вылетом; пока то да се, на сон остается часа два. Вот, услышав это словосочетание, наглой реальностью раздирающее свежий сон, желаешь тут же умереть. Только чтоб не трогали. Минуту так желаешь, две… потом думаешь себе: я капитан или где? Надо шевелить ребят. И со стоном встаешь.

Цените сон, ребята. Цените, кто летает, а кто не летает - попытайтесь нас понять.

А дальше, в текучке предполетных дел, жизнь снова терпима, потом, как позавтракаешь, уже и хороша, а включил автопилот в наборе высоты - и прекрасна.

Проходишь пустым и гулким салоном в холодную и необжитую еще кабину. В трубопроводах шипит холодный, непрогретый воздух, приборные доски тускло мерцают слепыми окошками мертвых приборов; кабина неуютна, только доска бортинженера залита теплым желтым светом, да на козырьках мигают красные табло "К взлету не готов".

Алексеич говорит свое обычное "принюхивайтесь" и уходит по своим делам под самолет, оставив нам возможность поупражняться в регулировании кабинной температуры.

Гудят выпрямительные устройства, свистит и грохочет трубопровод наддува, я гоняю заслонку до тех пор, пока не успокоится стрелка термометра в сети подачи. На шкале устанавливается плюс 60, но все железо в кабине ледяное - когда-то еще прогреется. И кабинный термометр не обманешь: он показывает минус один; долгие минуты стрелка стоит на нуле, а потом по градусу добавляется, добавляется… а ты остываешь и остываешь в этом ледяном погребе и суешь стылые ладони в совок на потолке, в горячую струю. А то надуешь в ней перчатки, нагреешь и натянешь на холодные руки… хорошо…

Можно уже и раздеться. Б-р-р. Протискиваясь мимо ноги штурмана, опускаю подлокотник, с поклоном забираюсь в свое шаткое ледяное кресло, опускаю его своей тяжестью как надо, гоняю взад-вперед, отклоняю туда-сюда спинку, регулирую ремни, тумблером отодвигаю вперед педали, нет, назад… еще чуть вперед… Вливаюсь, влипаю в свое место, в кабину, врастаю в самолет.

Ощущение влитости приходит, и кабина, фюзеляж, крылья и двигатели становятся моими органами. Как после крепкого сна, начинаю прислушиваться к своим болячкам. Так, кресло шатается, и само, и спинка раздолбана; привыкаю. Педали… еще чуть вперед, еще. Нет, подтянуть к себе приборную доску… так, штурвал чуть на себя, снова педали…

Конечно, не приборная доска ко мне, а я с креслом к ней подтягиваюсь. Но я так ощущаю.

Кладу руки на штурвал. Черная краска местами потрескалась, местами вытерлась около кнопок и гашеток; рукоятки блестят. Штурвал еще мертв: нет давления в гидросистемах, не включены бустера, и ветер зажал рули в крайних положениях. Все рассогласовано.

Зажигаю огни пультов и приборных досок, и в кабине становится уютнее. Филаретыч горстями включает тумблеры на потолке - в монотонный шум воздуха и гул выпрямителей вплетаются шорохи, шелест и журчание запустившихся приборов и систем, свист гироскопов, звон преобразователей и рычание вентиляторов охлаждения.

Кабина ожила. Запрыгали стрелки, загорелись табло, засветился экран локатора. Штурман с треском заряжает планшет, колдует над клавишами и устанавливает ленту-карту точно под индекс. При этом ворчит, проверяет свои системы, вытирает мокрым полотенцем рабочий столик, подлокотники и стекла приборов: Филаретыч любит работать в чистоте. Что-то у него не так; ворчит снова, щелкает переключателями, опять ворчит… наконец наладил, проверил, доложил. Перелезает в кресло бортинженера, включает мне насосные станции гидросистем, добавляет тепла в кабину и с удовольствием закуривает. Он готов.

Включаю бустера. Штурвал прыгает в нейтральное положение; я перещелкиваю нужный тумблер, у бортинженера загорается зеленое табло "Исправность АБСУ" - автоматическая бортовая система управления готова к проверке.

Дальше дело техники. Туда-сюда, вправо-влево, от себя-на себя. Кнопка, тумблер, тангента, еще тумблер, еще лампы-кнопки… Загораются и гаснут табло, гудит сирена, пищит

динамик, скачут стрелки, ходят рычаги, убираются бленкеры, шары авиагоризонтов послушно движутся за кремальерами. Наконец все совмещено, проверено, загнано в нейтральное положение; выключены насосные станции, выставлены коды, цифры, проверена связь. Я готов. Мои органы проснулись, прогрелись, подключились, послушны.

Сзади толчки, пинки, вибрация, стуки - идет посадка пассажиров. Удары - это грузятся багажники: "круглое кантуй, квадратное кати". Под весом багажа и пассажиров грузно проседает передняя нога.

Можно поправить и закрепить чехол на сиденье. Отрегулировать арматуру наушников. Кабина прогрелась; сиденье, в частности - от моего тела. Можно убрать лишнее тепло. Сразу стихло трубное шипение под облицовкой… вот, давно бы так.

Можно проверить, все ли лампочки освещения приборов горят, и заменить сгоревшие.

Нажатием кнопки зажигаются сразу все световые табло на приборных досках: красные, зеленые, оранжевые, белые. Мы называем это "новогодняя елка" и любим показывать ребятишкам, которые иногда засовывают любопытные мордашки в кабину.

Расселись, наконец, пассажиры, загружены багаж и почта, пришел с бумагами второй пилот, проверяет, расписывается, отдает стоящей над душой дежурной по посадке, записывает цифры на бумажке. Бригадир проводников докладывает о загрузке и готовности бригады; оговариваем нюансы кормежки. Филаретыч выдает девушке информацию по маршруту для пассажиров, я поглядываю, как одна за другой гаснут лампы закрытия дверей и люков, остается последняя, от входной двери.

Прослушали погоду. Уясняю себе маневр на случай аварийной посадки сразу после взлета. Вроде бы все.

Бьет по ушам. Это бортинженер чуть прихлопнул дверь, и самолет стал надуваться. Рвем рукоятки форточек, чтобы сбросить давление. Одновременно со вторым пилотом командуем: "Отбор!" - Филаретыч прыгает к тумблерам наддува. Теплый ветер мимо ушей в форточку прекращается. На ходу раздеваясь, входит бортинженер; запах керосина распространяется от его подошв. Еще раз нажимается кнопка проверки ламп сигнализации дверей и люков, и, наконец, в наушниках раздаются доклады.

Когда слышишь знакомое уже много лет, чуть гнусавое: "Штыри, заглушки, чехлы сняты, на борте" (именно "на борте"), - ей-богу, становится теплее и спине, и душе. Семья. Свои. Родные. Ворчат. Эти - довезут.

Наверно же и они, члены моей летной семьи, услышав мой хохлацкий тенорок в наушниках, чувствуют что-то подобное.

И я начинаю ритуал:

- Внимание, экипаж! Подписан эшелон 10600, погода на аэродроме посадки…

Мы - справимся.

Через полчаса самолет повисает в звездном небе, тишина обволакивает кабину; мы сидим и думаем каждый о своем.

Тут Алексеич как-то, соскучившись без своего капитана, сказал мне по телефону между делом:

- Ты думаешь, мы за тебя держимся, что ты - командир? Имярек (он назвал одиозную фамилию) - тоже командир… Не-е, мы за тебя держимся, что ты - интеллигент…

Ну, посмеялись.

А ты, говорю, кто тогда, что к интеллигенту тянешься?

- А я - разночинец.

Пусть будет интеллигент. Пусть разночинец. Пусть крестьянский сын и потомственный "аэрофлот". А работать нам легко и сподручно. И пока я болтался дома, подвешенный на медкомиссии, звонили, ну, если не каждый день, то раз в неделю, а то и чаще, интересовались смущенно-грубовато, как дела:

- Хоть омерзительный голос услышать…

Пролетал я в этом экипаже много лет, а - только штрихи к портретам. А ведь это - семья.

Даже друзья мои многолетние - по 15 лет дружим - а я их в глубине знаю, пожалуй, хуже, чем мой экипаж.

С другой стороны, я совсем, вообще не знаю круга знакомых и друзей моей ездовой упряжки - тех, что собираются у моих ребят за праздничным столом, на кого опираются они в трудную минуту; не знаю путем ни жен моих летчиков, ни детей их - так, по разговорам, вскользь.

Ненормально это: должны вроде бы дружить семьями, как это было принято отображать в художественных произведениях при соцреализме… нет - летаем дружно многие годы, а семьями собрались-то всего раз на какой-то праздник. И бутылку в экипаже… редко-редко.

Мы очень хорошо знаем достоинства друг друга, знаем и недостатки. Причем, если бы мы годами не работали вместе, плечо к плечу, спина к спине, а просто свела бы в один круг житейская ситуация - вряд ли бы сошлись… даже, пожалуй, заведомо невзлюбили бы друг друга. Очень уж, слишком разные мы люди.

Но свела в один экипаж работа. Надо было как-то уживаться - ужились.

Каков же должен быть стимул? И вообще, при чем тут стимул, когда во всем мире люди просто сходятся в одну кабину, выполняют свои функции строго по технологии, самолет в результате этого летит, а хозяин регулярно выплачивает за это много долларов.

Но мы русские люди. А русскому надо любовь и душу. Часто помогает бутылка. Но в моем экипаже как-то это не прижилось.

Видимо, все-таки, объединяет общая любовь к профессии, к Небу. Ну, и мне очень повезло, что все ребята подобрались с высоким чувством ответственности за свое дело и с другим прекрасным чувством: что "я -могу".

Значит, такое оно, наше Дело, что ради него поступаешься мелкими чувствами неприязни к соратнику за его недостатки.

Зато как объединило нас общее чувство, что мы - мастера.

Задело меня это словечко: "интеллигент".

Может, в том моя интеллигентность, что сумел разглядеть высокое чувство мастерства в разных по возрасту, интеллектуальному и культурному уровню летчиках?

Ну, уважаю я Личность. Может быть, в этом корень?

А может, это уроки старших командиров, с кем летал в молодости: интеллигентов Солодуна, Садыкова? Тех, кто не мог нагрубить, накричать, унизить? Тех, кто говорил о нашей прекрасной машине: "Ее люби-ить надо"? Тех, кто умел руками показать, как надо творить Полет?

И в чем, собственно, интеллигентность? Может, что я - не хам? Среди нашего брата всяких хватает - да как и везде. Я хамить не умею. Ругать тоже. Я лучше постараюсь, очень постараюсь - и красиво посажу машину в сложняке. И похвалю помощников. Раз, и два… и всегда. И мы сблизимся пониманием того, что мы - творцы. Мы созидаем Полет. Разные, ворчливые, вроде бы никакими сторонами не подходящие друг другу люди, мы находим общее в нашем деле - хребет! То, чего нельзя сломать никогда. И, может, в этом, в сотворении Полета - наша интеллигентность?

Мы ж не за деньги работаем. Разве наша зарплата - это деньги? Нет, это… подачка.

Кость ездовым собакам. А мы работаем ради прекрасного ощущения сбруи на своих плечах и свежего ветра, бьющего в ноздри. И, оторванные от Полета, мы проносим ложку мимо рта.

За усердие и добросовестность в нашем общем деле, за трудолюбие, ответственность и бдительность в полете, я прощу человеку его желчность и ворчливость, умение разевать пасть и рвать изо рта, прощу бесцеремонность или не такую, как бы мне желалось, остроту и скорость мышления. Ну, таким его создал

Бог; мне не переделать, да я и не имею на это права. Не имею. Я не понимаю слова "перевоспитание". Может, в этом моя интеллигентность?

Пусть человек живет свободно. Пусть ему будет в радость тащить наше общее ярмо, занозы от которого мы все старательно выдергиваем из холок друг у друга.

Не даст такой экипаж ошибиться капитану. Не допустит. Они б себя уважать перестали - они, сотворяющие наш общий Полет, братья мои небесные.

В наших служебных отношениях я никогда не навязывал членам экипажа своего, командирского мнения, ну, в редких случаях, когда нет времени обсуждать - на то и единоначалие. Но мне было больно, что не успеваю втолковать человеку, и он страдает, он унижен приказом. Да, впрочем, я и не помню, чтобы кто-то упирался - мы всегда как-то приходили к единому мнению. Не умею я ломать людей, а убедить - могу. Так, может, в этом интеллигентность?

А теперь эти ворчуны нависают над молоденьким вторым пилотом и, как родному сыну, с грубоватой нежностью втолковывают, что такое хорошо и что такое плохо. Им очень хочется, чтобы его планка держалась на том же уровне, что держим мы, а если даст Бог - то и выше. Одухотворенность экипажа витает над неокрепшим и еще чуть робким щенком - а ведь вырастим, натаскаем доброго ездового пса, может, и вожака.

Нам - НЕ ВСЕ РАВНО. Вот в этом, может быть - и наша, и вселенская интеллигентность.

Проза жизни

В каком-то приснопамятном перестроечном году, может, в 91-м, собирались бастовать летчики. Требовали от правительства повышения пенсий.

Правительство требования летчиков удовлетворило, забастовку отменили, расплывчатые пенсионные обещания замылились и растаяли в очередном витке инфляции, а я, капитан тяжелого воздушного лайнера, снова считаю свои гроши, прежде чем идти в гастроном, и снова не могу купить себе башмаки на работу.

В холодном гараже висит подцепленная крюком за ребро старая машина -пятнадцатилетнего возраста проржавевший "Москвич". Вещь в хозяйстве очень нужная, но денег на ремонт нет, и я задумал провести хотя бы сугубо необходимые работы своими руками. Вырубил сгнившие пороги, подогнал купленные в автозапчастях полуфабрикаты и ставлю их на место, укрепляя саморезами, предварительно намазав посадочные места разведенным в бензине пластизолом - резино-битумной смесью, которой у нас на аэродроме заливают швы между бетонными плитами. Крепление мертвое, когда этот пластизол схватится. Держит лучше сварки. И не ржавеет потом, не боится влаги.

Сгнившие напрочь узлы под домкрат самостоятельно вырезал из листа железа, выгнул, выклепал в тисках холодным способом и тоже приладил, на эту же мазь, с шурупами. Руки все в этой резине, пальцы сбиты, кисти вечерами болят, спать не дают.

А кто ж за меня сделает.

Мой бортинженер Алексеич, рукастый человек, вообще с оптимизмом смотрит на будущую разруху. Он и слесарь, и столяр, и сапожник. "Каблуки сбились, а переда ж еще целые. Что-нибудь придумаем. А летом - и вообще: транспортерную ленту взял, вырезал подошвы, а к ним присобачил ремешки - и Васька не чешись".

Это поговорка у него такая: "и Васька не чешись" - что-то вроде заокеанского окэя.

Мы с ним единомышленники в плане своей будущей автономии. Мы настроены выживать буквально натуральным хозяйством. В детстве у меня были валенки с калошами, куфайка, вода из колодца и дрова - в старости, скорее всего, будет то же самое. Куфаек только, телогреек ватных, нынче точно уже не найти. Ну, будем донашивать аэрофлотские пальто.

Сколько их, таких вот стариков, с седой неряшливой шерстью на морщинистой шее, донашивают эти пальто да поддернутые,

дудками, синие аэрофлотские штаны… Старого летчика по ним сразу узнаешь в толпе строителей коммунизма. Да еще по такой же сморщенной и вытертой добела летной кожаной куртке на молнии. А на ногах - старенькие кеды… И запах перегара. И пустые, беспросветно пустые глаза старого орла с подрезанными крыльями…

Мы-то еще до таких лет не дожили. Мне вот еще только предстоит выдать дочь замуж. Чего-то ж наскрести на свадьбу. Прикидывали тут с супругой… человек на 25 скромно на стол накроем. Спирт, говорят, в Москве появился, в пластиковых бутылках, импортный, "Ройял" называется; хвалят. Разведем. Подкрасим. Крикнем: "Горько!"

Горько, конечно. Обдуренный мы народ.

Осыпается со стен мишура обязательных в прошлом портретов вождей, стендов социалистического соревнования, социалистических же обязательств перед… а черт его знает перед кем; каких-то комсомольских прожекторов, стенгазет, списков парткома, профкома и какого-то народного над кем-то контроля, каких-то очень добровольных дружин, трудовых коммунистических субботников, ленкомнат, замполитов, грамот, вымпелов и значков, званий ударника какого-то коммунистического труда и коллективов этого же труда, парадов, рапортов и демонстраций, лозунгов, призывов, пионерских салютов и линеек, детских пионерских же "речевок"… по которым любой свободный человек с чувством гадливой жалости может убедиться, как мы с детства духовно кастрируем своих детей.

Позабыты десятки, сотни… да тысячи сурьезных партейных песен - о Ленине, о Сталине, о Партии, о комсомоле, да пионерских задорных. Ох, бушевала жизнь… И шибала слеза из глаз старого большевика… "Это время гудит - Бам-м-м!"

А ездовой пес все садился в свое жесткое, раздолбанное кресло и перемещал массы по звездному небу. На земле колыхались знамена, а я после ночного полета, умывшись вонючим потом, никак не мог заснуть под лучами утреннего солнца. И не видел я никакой связи между моим конкретным тяжким трудом в небе и всей этой громадной горой наконец-то канувшего в Лету и ей-богу выгнавшего ее из берегов политического хлама.

А вокруг да около шныряли миллионы прихлебателей, дружно лающих лозунги и потихоньку отгрызающих лакомые кусочки от вязко текущей своим путем бездумной жизни. И сотни и тысячи борзых работников идеологического фронта ретиво и вдохновенно высасывали из пальца все эти речевки и заклинания, возлагали их на музыку и вдалбливали массе.

И теперь они же, под модной личиной демократов, собрались на какой-то очередной съезд и пытаются так же гуртом, стаей, вырвать большой и лакомый кусок себе, деточкам своим, а другая стая, партия - себе, своим деточкам. А давно ли были секретарями райкомов…

Ну а мне - крохи. Пищевая кость. И скажи спасибо какой-то там партии, что она тебе доверила штурвал и ямщину.

Бастовать собрались летчики. Чтоб и ездового же пса за человека посчитали.

Цены выросли в тридцать раз, а зарплата за это же время - в пятнадцать.

На днях проиндексировали наши пенсии, и если пересчитать по этой пропорции, то… за что боролись, на то и напоролись. Выбастовали.

…Все утро мотался по магазинам, наивно пытаясь сдать накопившиеся молочные бутылки. Но когда они подорожали, не стало тары. Вот так, вдруг, сразу и не стало. Натаскался только сумок, пешком, теперь вот спина болит. Но еще сходил в гараж, принес картошки и баночку прошлогоднего топленого масла из погреба. Супруга до вечера пластается на работе, а у меня выходной. Выходной у капитана тяжелого реактивного лайнера. А в ночь - Комсомольск.

Белье намочено в ванной, стиральная машина дохлая, свет периодически отключают. Надо хоть рубашки руками… И обед надо готовить, он же ужин… так у нас же электроплита, надо ждать, пока дадут свет. Картошки нажарить, да свои огурцы соленые, да еще заветная банка сайры: когда-то ухватил во Владивостоке ящик - вот последняя на дне катается.

Спина болит, лечь бы, но от этого спина болеть не перестанет. И руки тоже.

Как и пять, и два, и год назад, советский человек сейчас абсолютно не уверен в том что: будет ему работа или нет, выгонят - не выгонят, выпорют - не выпорют (ибо все мы работники хреновые); а, кроме того: обворуют или нет квартиру, дачу и гараж (у кого еще та дача и тот гараж есть), не прибьют ли на улице, не снимут ли зимой шапку, не изнасилуют ли ребенка…

Это, повторяю сто раз - привычный, обязательный гнет совковой опаски. Да еще, как тот грабитель за углом, куда бы ты ни пошел, тебя везде подстерегает и прыгает в глаза табличка чисто нашенского, немыслимого за рубежом содержания: не курить-не сорить, закрыто на обед, учет, ушла на базу, закрыто ввиду болезни продавца, приемщика, мастера; ввиду ремонта, аварии, стихийного бедствия - да просто не хочу работать…

пошел ты на… Вали отсюда! Ходят тут…

И я уныло поворачиваюсь и ухожу по указанному адресу, вечный проситель и пресмыкатель перед мелким хамом. Всю жизнь мы по этому адресу только и ходим. Всю жизнь. Вот это - наша жизнь.

Я цепляюсь за остатки порядка, еще, как мне представляется, существующие в моем Небе. Так же хватается за них мой коллега, военный летчик, так же убегают от бардака жизни в свою профессиональную среду моряк, железнодорожник. Изверившийся шахтер колотит каской о мостовую; бабульки жмутся под красные знамена и стучат ложками по пустым кастрюлям - все хотят порядка, гарантий и денег. И все хором орут: дай! Дай!

На митингах нас, совков, агитируют, что вот эти все перемены, перестройки, свистопляски в верхах - и затеяны ради того, чтобы не посылали нас подальше эти надписи… Я - не верю.

Мы еще не догадываемся, что в мутной воде родились и тихо наливаются силой монстры. Будущий губернатор еще даже и не мечтает о яхте, и фамилии нарождающихся олигархов стоят в ведомостях на зарплату в общем ряду инженеров и прочих служащих. Но ушлые из ушлых уже создают свои банки, разводят водой технический спирт и суетятся одолжить как можно больше денег, нагрести кредитов, чуя впереди сумасшедшую инфляцию.

Я, в наивняке своем, даже и не предполагаю, что продавщица гастронома, лениво поглядывая нынче на огромную очередь (по четыреста грамм в одни руки!), когда-нибудь будет хватать меня за рукав и затаскивать в свой занюханный ларек: "Вы только взгляните… что Вам угодно?"

Еще рубщик мяса считается выдающейся личностью.

Мы убиваем время в очередях.

На элементарном, бытовом, потребительском уровне, в сознании обывателя сила Государства состоит, в частности, и в том, что устойчиво существуют столетиями сложившиеся отношения и связи, вера, уклад, фундамент, основа, незыблемое, то, что было, когда ты еще не родился, то, что и сейчас есть и будет всегда - вот эта старинная булочная за углом… водка за два восемьдесят семь… масло в пачках… "Боря, отруби мне на котлеты, на рубль"… "нарежьте, пожалуйста, докторской, грамм 50"…

Ага. Вам что - может, еще и пожевать?

Ладно. Растолкал бутылки по балконам, пусть себе пылятся, растут в цене.

Пока, слава Богу, слава Аллаху, слава Всевышнему! - не перегорел телевизор, работают холодильник и старенькая

стиральная машина. И этаж у нас невысокий - а ведь лифт отказывает через день.

Тем и страшны революции, подобные нашей, Великой, - что рушат основы. Никогда не вернется старое. В церкви будет клуб. Больше не будет неравенства - все у нас теперь равны, и кухарка заседает в Верховном Совете, назначает пенсию летчику. Нет и не будет больше каст, не будет элиты, у которой с детства прививается и веками культивируется хороший вкус и хороший тон - и неприятие дурного. Нет! Все теперь равны… на уровне, определяемом тем коротким словом, которое пишут на лестничных клетках наши дети. Наше будущее. Вот на этом, низменном, донном уровне мы стали все равны. Иди на… короче - свободен! Брат мой. Вали отсюда.

Нет неравенства - нет стимула. А зачем? Зачем выше лезть?

И через полвека родина интеллигенции становится племенем троечников.

Пролеткульт… пролJт над культурой. "Водка - кака!" Все силы на борьбу с пьянством и алкоголизмом!

Через восемьдесят лет правители страны будут обсуждать, почему тысячи россиян гибнут от паленой, отравной водки.

Сколько десятилетий… столетий? - потребуется для того, чтобы наработать из среды детей и внуков Шариковых тончайший слой образца, личностей, на кого можно равняться? Ведь это будет возможно лишь на фундаменте обычного, бытового, повседневного уклада, когда все устоялось, все привычно. И когда же выработается хоть тот уклад, та привычка?

Вниз - оно легче. Матросы решали все вопросы быстро. Точка - и ша! И к стенке.

А вверх?

Терпи. Терпи и матерись, поскольку ты - тот же Шариков. Иди, иди в свой гараж, бери молоток и зубило… Кто ж за тебя сделает.

Вчера ходили на заработки. Супруга у себя на работе нашла халтуру, договорилась с единомышленниками, они собрали родню, и мы все дружно, с песней, в ногу, прикрываясь каким-то субботником, обрезали деревья и расчищали старый, заброшенный сквер на краю города; ну, и я ж с ними. Работы на два дня, и на каждого работника приходится сумма, которая втрое превышает мою оплату за три ночных рейса на Комсомольск. Ну, львиную долю сделали вчера, на сегодня осталось все собрать, стащить в кучи и подчистить остатки.

Сегодня я на тот сквер не пошел, а пошла вместо меня дочка. Я навкалывался вчера, помня, что доделывать за мной придется дочке… теперь вот маюсь руками и спиной. Несмотря на то, что

всю зиму нагружал ту спину под машиной, таки вчера нашинькался ножовкой внаклонку, все тело болит. Ночь спал плохо, сердце колотилось… перетрудился. Сейчас бы поспать с утра -нет, нельзя: надо дотянуть до вечера, а потом попытаться уснуть перед ночным Комсомольском. У соседа ремонт, стучит за стенкой; скорее всего, и вечером поспать не удастся. А руки болят. И у супруги тоже болят, и у дочки будут болеть. Но зато - реальные деньги.

На том съезде (в Магадан бы их!) демократы все себе делят портфели, не отдают землю народу и с пеной у рта спорят, как называть Россию: "Российская Федерация" или просто, как было, "Россия".

Да какая мне разница. Я махнул рукой, да и весь народ, кроме уж особо зараженных этой дурной болезнью - политикой. Налета нет, так буду хоть деревья обрезать; это все-таки работать днем, а платят - как за три ночных рейса.

Спасибо еще, что супруга эту шабашку нашла. Вечером, навкалывавшись, они с коллегами рассуждали, что их рабочие за свою зарплату так бы не пластались, им бы понадобилось дня четыре. Но мы-то работали для себя, за наличные… день год кормит - управились за два дня.

Подозреваю, что придется подремать только за штурвалом. Над нами у соседей пьянка; нет, не дадут отдохнуть перед рейсом.

Я ввожу в строй молодого капитана-стажера. Он работает с левого кресла, а я занимаю место второго пилота, наблюдаю, подсказываю, изредка вмешиваюсь руками. Такое мое амплуа: обкатывать и натаскивать молодых. И этого я практически уже обкатал. Так что вполне возможно, что они с Филаретычем будут лететь, а я… слаб человек… немножко покемарю. Когда уж насмерть засосет. Минут двадцать…

А если и у них накануне полета были свои шабашки?

Я тут полгода летал со вторым пилотом, который очень уж вертится в этой жизни. Молодая семья, нужно жилье, а кто ж тебе его даст. И как на него летчику заработать, если нет ни налета, ни приличной за тот налет зарплаты, да и ту задерживают?

Он в отпуске скорешился с предприимчивыми ребятами, купили КАМАЗ-полуприцеп и стали гонять его с грузом водки и фруктов из Красноярска аж в Полярный. Две тысячи верст по зимнику на первой-второй передаче, в разгаре сибирской зимы. А в другое время зимника нет, и рекой по льду -тоже можно только зимой, и вообще эта трасса - только зимой.

А между Мирным и Полярным есть такая речка, называется Моркока. Не "морковка" и не "морока", а среднее. Но мороки они

хватили. Там морозы в долине стоят под шестьдесят, туман, солярка в баках в кисель превращается, ставят обогреватели. В кузове полуприцепа - две бензиновые печки. Лопнет колесо - гидродомкрат не берет, надо двадцать тонн ящиков выгрузить, тогда поднимет. Заменил колесо - грузи водку и фрукты обратно, да бегом, а то замерзнут. И - дальше, вперед, в тумане, а по обочинам - мертвые стоят… машины брошенные. Ими вся трасса отмечена, не заблудишься. И все стараются ту Моркоку проскочить побыстрее… на первой передаче. Колдобины такие, что "побыстрее" может обернуться поломкой рессоры, и встанешь в ряд на обочине уж навсегда; пропадай груз - ноги бы живым самому унести из этого полярного ада.

Он съездил пару раз, вымотался до предела - это был его отпуск, отпуск летчика, за который он заработал себе на трехкомнатную квартиру. Правда, выморщивал он эти деньги с работодателя больше года (помню, все просил рейсы на Полярный, летал, разбирался), и инфляция чуть не съела заработок; но таки квартиру добыл. Не знаю, были ли у него потом проблемы с медициной, но больше на такие авантюры он не решался.

Тот, кто организовал эти поездки с водкой на Север, сейчас наверняка очень богатый человек. Тогда миллионы делались за месяц. А те, кто - рядами вдоль дороги, наверно и сейчас пластаются за долги. А сколько алмазодобытчиков сковырнулось от той паленой водки - один Бог знает.

И попробуй, разберись потом, отчего это вдруг на ровном месте у летчика, еще молодого и с виду здорового, вдруг останавливается сердце.

Ну что. Слетал я в тот Комсомольск. Стажер справлялся хорошо, я доволен. Вложено в него много, и я к штурвалу не прикасаюсь.

Молодец, парень - грамотно рассчитал снижение. Там, как пройдешь нулевой меридиан Хабаровска, надо камнем падать. Потому что, во-первых, через Троицкое километры получаются не те, что указаны в штурманском расчете: над Троицким разворот в сторону Комсомольска больше чем на 90 градусов, и значительную часть расстояния съест это сопряжение. И, выйдя из разворота, окажешься выше, чем рассчитывал снизиться по тому штурманскому расчету. А надо ж снижаться, а заход же с прямой, а скорость максимальная, и если чуть отдашь штурвал от себя - тут же рявкнет сирена: гаси скорость! Короче: высоты еще много, а километров уже нет.

Во-вторых, зачастую утром в районе Троицкого в воздухе свободно, встречных-поперечных нет, и диспетчер запросто может

дать курс прямо на Комсомольск, по гипотенузе - а это то же самое: окажешься выше расчета на близком удалении.

Есть и еще одна особенность: на снижении и на кругу очень часто ветерок попутный. Если не успеешь заранее погасить скорость, то тебя так и протащит выше расчетной траектории снижения.

Так вот, стажер мой дозрел уже до капитанского понимания всей совокупности этих, работающих против экипажа факторов. И при подходе к нулевому меридиану заранее провел предпосадочную подготовку, учел и оговорил все эти факторы, настроил экипаж и сам настроился. Поставил заранее малый газ, и пока Филаретыч докладывал нулевой и связывался с восточным сектором, машина потихоньку тормозилась, тормозилась, а как только дали снижение -сразу камнем вниз! Скорость на снижении потихоньку снова разогналась и подошла к пределу, но высота к тому времени была уже потеряна до необходимой для спокойного, с запасцем, захода с прямой. А тут и напрямую на Комсомольск пустили. Аккурат управился. И капитаны-то со стажем не всегда все эти нюансы учитывают, а этот все разложил по полочкам - и в награду Бог дал ему мягкую, невесомую посадку…

Нет, молодец, грамотный летчик.

Удалось мне и вздремнуть, где-то над Байкалом. Филаретыч уверенно вел лайнер по трассе, экипаж дружно в голос сказал "поспи, командир, мы тут последим", и я попытался найти приемлемую позу на своем прокрустовом ложе. Руки гудели, но я нашел им место, подсунув ладони под седалище… неудобно сидеть, конечно, но как-то все же не так дергает в кистях… и провалился в ярчайший сон. Мне снилось, что самолет падает, а я, пилот, не могу ничего сделать - руки не слушаются, и я не могу понять, есть ли они вообще у меня. Дернулся всем телом и… проснулся, весь в поту. И сон как рукой сняло. Кисти отсидел до мурашек. Потом долго восстанавливался пульс и тяжело стучал в пальцах до конца полета.

И после провального дневного сна, уже дома… стучит… и пальцы не согнешь. Болят руки.

Фронт

Гроза, конечно, страшная. И на нашем пути стоит не одно грозовое облако, а фронт, хороший, ярко выраженный. Холодный фронт. Тучи высятся стеной, наковальни слились в одну серую полосу по горизонту, и белые клубы верхушек, пробивших тропопаузу, проявляются одна за другой на фоне синего неба по мере приближения к ним. Земля-матушка наша таки круглая: за двести километров верхушек не видно, а за сто - вот они, родимые, выплыли.

Перекрывает нам дорогу, там, далеко впереди; а здесь пока стоит слева, почти параллельно… но и нам, согласно проложенному на карте маршруту, скоро поворачивать как раз влево…

- Дай-ка мне… - я протягиваю руку и поворачиваю голенище локатора к себе. - Ничего себе… да их там насыпано… Как обходить будем?

- Пока дырок нет. На масштабе 125 кэмэ, по крайней мере, проходов не видно. Дальше, на 250… да погляди сам, - штурман переключает масштаб. -Рентгеновский аппарат… мать бы его… и на резервном - так же. Бледня бледней.

Да уж, аппарат. На бледно-зеленоватом фоне экрана качается слабенький, тоже бледный лучик, высвечивая размытые пятна. Не берет он грозы за 250; старь… надо подходить поближе.

Диспетчер по своему локатору рекомендует обходить восточнее. А нам по трассе скоро поворачивать западнее. По докладам встречных бортов вырисовывается картина: фронт, очень мощный, сплошной, смещается на юго-восток, верхняя кромка местами до 12000, отдельные вершины до 13.

При подготовке к полету на метео я видел на карте этот фронт и знаю, как он стоит, знаю и то, что он разграничивает две воздушных массы: очень теплую, в которой мы сейчас летим, и очень холодную, которая валом катится слева на нас и выдавливает теплый влажный воздух вверх, как из-под катка, и образуется стена гроз. Классический холодный фронт, несущий истомленной от жары земле шквалы, дожди и град, а за ними - долгожданную прохладу. К ночи здесь протащит, вызвездит и успокоится. А сейчас он - в самом соку.

Стена стеной, но должны же быть просветы. Всегда есть дырки, только нынче проходы между тучами узкие, они не укладываются в разрешенные параметры. И - прут, развивается, подогревается солнцем и рвется все выше. Сотни миллионов тонн воды. И среди этой воды, этого пара, тумана, этой электрической

напряженности - надо проскользнуть.

Проходили всегда. Обходили стороной, до тех пор, пока не находился проход; лезли, потряхивало, сверкало кругом, вскакивали на секунду в вуаль слоистых облаков, выныривали в тени огромных туч, отворачивали, следили по локатору - и через положенный срок оказывались по ту сторону, оглядывались… мороз по коже…

Если позволял полетный вес, а проходы были узкие, лезли верхом. "Тушка" - может обходить верхом. Я не любитель лазить на границе стратосферы, но когда припечет, можно использовать всю мощь строгой машины и аккуратно, как меня учили старые воздушные волки, перелезать через фронт. Я это умею.

Там, выше тропопаузы, спокойно. Никогда верхняя граница гроз в стратосфере не ровная: отдельные грозовые вершины холмами выпирают из общего слоя вуали, и пройти вполне можно, плавно отворачивая от них визуально.

Но это - если ты забрался выше верхней границы общего горизонтального слоя слившихся наковален. А если попал как раз в нее, то будешь вынужден выдерживать свой эшелон - 11600 или 12100, не видя горизонта, болтаясь по самой верхней кромке и поглядывая на запас по углу атаки. А стрелочка колеблется, подпрыгивает и все норовит подкрасться поближе к опасному красному сектору на циферблате прибора. Это болтанка не опасная, но противная.

Опасная болтанка подстерегает в тех, холмами, вершинах гроз, или рядышком с ними. Туда лучше не попадать. Поэтому и в летных правилах разрешается, если проходы узкие, проходить выше вершин гроз на высоте не менее 500 м. В принципе, обычно над этими хмурыми клубящимися верхушками -уже на сто метров выше их - воздух спокоен. Другое дело, что через полминуты пухнущая вверх верхушка доберется и сюда - да только ты уже проскочил. Но для гарантии правила диктуют: над вершиной - лети на 500 метров выше.

Над самой верхушкой грозового облака полет даже безопаснее, чем полет рядом с облаком, хоть и на гораздо меньшей высоте. Там, в сумрачной глубине, в слое вуали, машину может подхватить случайный, ответвившийся в сторону мощный вертикальный поток. Там самолет может поразить молния, выскочившая из темно-серого, с красноватой мигающей подсветкой внутри, облачного бока. Вот из этих соображений установлена безопасная дистанция: не менее 15 километров от края засветки.

Грозовой фронт - это целая система толпящихся грозовых облаков. На карте он обозначается линией; когда же смотришь на

фронт с воздуха, то линию эту едва можно угадать по выделяющимся столбам мощных туч, расширяющихся наковальнями вверх. Зато на экране радиолокатора эти столбы светятся яркими пятнами на общем темном фоне. И тогда хорошо видно, что это - фронт. Причем, не одной линией, а двумя-тремя шеренгами засветок; в середине некоторых из них иногда можно увидеть черные провалы, а дальше, по направлению бегающего лучика, за провалами видны черные тени непроходимости радиоволн. Вот это уже - Фронт!

БойсяПредвидь! Упреди!

Если решил обойти, щупай локатором на полную дальность, заранее ищи проходы.

Если решил переползти сверху, подготовь экипаж к опасностям, которые можно предвидеть. Вплоть до определения момента начала сваливания самолета и действий по выводу из этого опасного положения. В воздухе все может случиться.

Зачем знать обо всех этих опасностях простому пассажиру? Да он, едва услышав слово "фронтальная гроза", тут же завопит: куда лезешь, ямщик! Давай поворачивай оглобли и садись на запасной аэродром! Будем пережидать! Дай мне стопроцентную гарантию безопасности полета! Я ж газет начитался! Я ж телевизора насмотрелся

Деньги плочены!

Ага, вот так вся мировая авиация и сидит все лето на запасных.

Стопроцентная гарантия безопасности полетов будет, если все самолеты по брюхо забетонировать на вечных стоянках. Полет в воздухе - опасен. И будет опасным всегда, потому что это - перемещение в стихии, чуждой человеку. И плавание по морю - опасно.

Лучше тогда спрячьтесь под одеялом. Или топайте пешком из Москвы, допустим, в Норильск, в январе. Так и там гарантий никто не даст.

А наша работа - перемещать загрузку по чуждой стихии. Чуждой для вас, живые, трепещущие человеческие души. И стихия эта - наша стихия. Мы преодолели свой извечный человеческий страх перед ней - и живем в ней. За гроши, между прочим. Мы ее полюбили. И научились работать среди тех фронтальных гроз, как работает пожарный среди огня, спасатель - среди рушащихся развалин, хирург - среди крови и страданий ближнего своего.

Доверься мне, брат мой, как доверяешь свою жизнь хирургу. И поменьше читай перед полетом газеты, и не смотри телевизор. А мы с экипажем, собрав весь свой опыт, все навыки, все умение, постараемся грамотно распорядиться этим, нажитым годами, профессиональным богатством - и переместить полторы сотни живых душ согласно купленным билетам.

Я попробую объяснить, в чем сложность, и какие подстерегают опасности.

Тут надо все рассчитать заранее. В жарком жидком воздухе, чтобы сохранить ту же подъемную силу, тяжелый самолет летит, задрав нос, на чуть большем, чем обычно, угле атаки. А для набора высоты надо этот угол атаки еще немного увеличить, чтобы подъемная сила стала больше. Вот и смотришь на запас между стрелочкой и опасным красным сектором, и следишь безотрывно, и прикидываешь: а вдруг к концу набора эшелона - подъемной силы не хватит? Если на это не обращать особо строгого внимания, то, как только ты нос еще чуть задерешь - стрелочка на приборе тут же сольется с красным сектором, загорится красная лампочка, загудит сирена: подходим к критическому углу атаки! Мешкать нельзя - сразу штурвал от себя! И тут уж не до выдерживания высоты, которую ты с таким трудом наскреб, - запросто потеряешь скорость, а без скорости рулей не хватит, чтобы перевести машину на меньшие углы атаки, на снижение. И свалишься. На закритических углах

подъемная сила на крыле резко, обвально пропадает в завихрениях сорвавшегося потока. Если успел отдать штурвал от себя, опустить нос и разогнать скорость - считай, родился второй раз. Ну, потеряешь при этом метров шестьсот высоты, ну, случай этот прогремит на весь аэрофлот, ну, вырежут тебе талон, ну, переведут на полгода во вторые пилоты - но жив останешься, и пассажиры тоже!

Такая ситуация и такие действия оговорены в нашем Руководстве по летной эксплуатации. То есть: попадание с пассажирами за спиной в беспокойном воздухе в такие условия - на грань сваливания - считается вполне вероятным, и пилот должен только успеть выполнить рекомендации.

А если промешкаешь, и скорость упадет, и самолет свалится на закритических углах - тогда уж ничто не спасет. Самолет накренится и войдет в штопор. При этом рули на хвостовом оперении попадают в завихренный поток от расположенных в задней части фюзеляжа двигателей, как бы в аэродинамическую "тень", и куда ни толкай, или тяни, или поворачивай штурвал, как ни давай ногу - все бесполезно, как будто рулей вообще нет.

Если же пилот, испугавшись возможной потери высоты в момент сваливания, попытается эту высоту сохранить, взяв в первую секунду штурвал на себя, то последствия еще хуже: тяжелые двигатели на хвосте только помогут машине перейти в плоский штопор с высоко задранным носом. И тогда уж - до земли кружиться.

Распознать сваливание-то на "Тушке" сложно. На других типах самолетов при подходе к критическому углу атаки срывающийся поток попадает с крыла на хвостовое оперение. И самолет начинает трясти: сейчас свалимся! Этой предупредительной тряски достаточно, чтобы отрезвить самую смелую голову буйного капитана, рискнувшего летать на высоте практического потолка с малым запасом по углу атаки. Нас в летном училище специально приучали на пилотаже эту тряску распознавать перед вводом машины в штопор.

На "Тушке" хвостовое оперение расположено высоко на киле, срыв на него не попадает, и предупредительной тряски почти нет. Значит, на больших высотах надо зорко следить по специально предусмотренному прибору за уменьшающимся запасом по углу атаки и за другими признаками.

Кроме расстояния между стрелкой и тем красным сектором на приборе углов атаки, есть еще один главный сигнализатор - приборная скорость. На высоте прибор показывает две скорости: истинную, по тонкой стрелке (примерно 900), и приборную, по толстой стрелке. Вот по этой, приборной скорости мы и

пилотируем самолет. Вот эта, приборная скорость держит машину в воздухе. Вот эта, приборная скорость есть тот скоростной напор, что создает подъемную силу на крыле. Вот эта, приборная скорость в нормальном полете даJт нам представление о том, на летном ли угле атаки мы летим. И если она, приборная скорость, уменьшилась до оговоренной в Руководстве величины - будьте уверены, мы летим на критическом угле атаки и сейчас свалимся. И прибор углов атаки подтвердит это: стрелочка вот-вот прикоснется к красному сектору. Уходи скорее в диапазон безопасных скоростей!

Пилот, конечно, следит за приборной скоростью и запасом по углу атаки. Но иногда ошибки в пилотировании, шероховатости, складываются в одну сторону, а самолет подстережет вертикальный порыв - если допустить полет вблизи грозы, на меньшем, чем разрешено, расстоянии до облака. И самолет, летящий еще на летном угле атаки, из-за резкого изменения направления обтекания крыла этим порывом мгновенно оказывается на закритическом угле: поток начинает набегать на него не спереди, а вроде как снизу… и - срыв! Значит, надо все-таки иметь запас скорости и запас по углу атаки. Если эти запасы выбраны до предела, лучше уйти вниз или вернуться. Да только иногда бывает уже поздно.

Первое, чему учат пилота: скорость! Не теряй скорость! Упадешь!

В наборе высоты, в жару, на больших высотах, толстая стрелка показывает приборную скорость не 900, а 450. Это значит, что в разреженном горячем воздухе надо нестись с истинной скоростью 900, чтобы сохранился тот скоростной напор, который создает подъемную силу. И если уж и приборная скорость уменьшается ниже 450, и угол атаки подходит к красному сектору -значит, грань сваливания близка. На скорости менее 450 я и не летал никогда: это уж предел пределов на большой высоте.

На самолете шесть указателей скорости - на экипаж из четырех человек - а люди умудряются терять скорость, не обращают внимания на предупредительный сигнал критического угла атаки… и сваливаются, и убивают пассажиров.

Таких случаев я знаю четыре. И во всех виноват только и только экипаж.

Один раз - уснули в наборе высоты, и автопилот исправно дотащил машину до высоты 11600, до того рубежа малой скорости, что она свалилась. Пока она валилась, экипаж спросонок допустил потерю скорости еще на 100 км/час, а потом тянул НА СЕБЯ.

Второй раз - потеряли скорость на третьем развороте, перепугались, запутались в показаниях авиагоризонтов и РЕЗКО хватанули НА СЕБЯ.

Третий раз - влезли в грозу и, не распознав сваливания, думая, что это гроза их так треплет, падали на закритических углах; высота уменьшалась, и капитан дал команду: НА СЕБЯ.

И еще случай: капитан посадил за руль мальчика, сына своего, и как-то случайно отключился автопилот, и не заметили, и свалились, и… да, да: тянули НА СЕБЯ. Но это, правда, было не на "Тушке".

Второе, чему учат пилота с первых полетов: держи шарик в центре!

Дедовский прибор, темный шарик в стеклянной трубочке, показывает сторону и величину скольжения самолета. Скольжение - это когда самолет в результате непропорциональных действий рулями летит вроде как "боком", по дуге, а поток набегает на него "по диагонали". При этом шарик отклоняет в сторону центробежная сила. При скольжении резко возрастает лобовое сопротивление самолета, который подставляет под поток весь бок, а не обтекаемый нос. И подъемная сила полукрыльев получается разная: у того, которое против потока, она большая, а у "затененного" фюзеляжем полукрыла она меньше. Чтобы создать такое аэродинамическое безобразие, надо еще умудриться все рули повернуть в разные стороны и удерживать их в этом положении.

Так вот, были катастрофы. Когда в условиях плохой видимости капитан пытался на малой высоте разглядеть земные ориентиры, указывающие путь к посадочной полосе, он вот так в развороте и раскорячивал самолет, а экипаж, "воспитанный" этим капитаном, не контролировал по приборам положение самолета в пространстве и неизбежную при таком перемещении в воздухе потерю скорости, а сам во все глаза искал землю. И сваливались на крыло.

Правда, и это тоже было не на "Тушке".

И третье правило: в авиации нет понятия "резко". "Боксеры" у нас не в почете. Работать органами управления надо "плавно, но энергично". Сколько катастроф произошло из-за резких, нервных, вдогонку ситуации, действий пилотов - не перечесть.

Что же такое произошло с нашими пилотами за последние пятнадцать лет -такое, что они стали забывать основные три правила, пренебрежение которыми в полете смертельно?

"Скорость".

"Шарик".

"Плавно, но энергично".

Какие факторы стали в полете более важны, чем три дедовских правила?
Или за сто лет авиации приоритеты изменились?

Я думаю обо всем этом, в полетах. Я и завтра буду думать об этом. Но сейчас мне надо решить задачу: как провести лайнер через фронт.

Я не думаю об ответственности за сто шестьдесят четыре человека, которые доверили мне свои жизни. Нет, я об этом уже подумал, и не раз… когда хоронил своих безвременно погибших товарищей. А сейчас я думаю о том, как лучше, рациональнее, красивее сотворить свой Полет. Не самолет летит -я лечу. Мои товарищи по кабине - это тоже я. Мои бортпроводники и пассажиры за спиной - это тоже я. Все, что заключено в блестящую дюралевую оболочку - это я, живой организм, состоящий из крыльев, двигателей, керосина, людей. Я умею летать. Я несусь на десятикилометровой высоте со скоростью пули; я вешу девяносто тонн и решаю сейчас задачу, как безопасно пройти фронт.

За этим фронтом через полторы тысячи километров стоит еще один, а на подлете к аэродрому назначения ждет еще фронт. У меня такая работа: летать через грозовые фронты и уметь их перехитрить. Это дело привычное.

В салоне сидит пассажир, который боится. Это - ты. И ты. И вот он -он тоже боится, заливает свой страх коньяком… Вы все опасаетесь, что я потеряю чувство ответственности за вас и стану куролесить. Что я стану выпендриваться перед самим собой, перед экипажем, что-то себе доказывать… "как мы могJм"… Что я убоюсь наказания за невыполнение каких-то наземных заморочек. Что мне стыдно будет от коллег. И что: в результате этих, таких мелких, таких неважных в полете эмоций - я полезу на рожон, потеряю скорость, свалюсь в штопор, беспомощно упаду на землю и сделаю вам ваву?

Я люблю летать. И не могу допустить мысли, что угроблю свой Полет. Я пришел в Небо по зову сердца, зная, что работа в нем - опасная. Сам пришел. Страх преодолел. Научился. Я - небожитель, не такой, как вы, земные люди. Поэтому, приноравливаясь, как пройти через фронт, я думаю не о том, что кто-то что-то не так поймет, если сдрейфлю и вернусь… ага, с полдороги… И не думаю о том, что преодолеть фронт - подвиг. Я думаю об опасности. Но мне страшно не упасть, а - не справиться.

Страшно показать свою несостоятельность в моем Небе, не суметь извернуться и обойти опасность.

Все "я" да "я"… Скромнее надо быть.

Ага. В небе, перед грозовым фронтом, в толпе людей, заключенных в мою дюралевую кожу, кто-то же должен сказать: я пройду. Не ты. И не ты. Не вы. Среди нас только я - моими руками, моими крыльями, моей мощью двигателей, а главное, моим интеллектом и интеллектом моего экипажа - только я решу задачу Полета. Потому что я - Капитан. Я добился этого права, я выстрадал его, и я вас довезу в своем чреве. После посадки в аэропорту я пройду среди вашей толпы и вместе с вами посмотрю в глаза тем, кто вас дождался. Буду жив я - и вы посмотрите в глаза родных людей. Вот вам и цена моего "Я".

Так не бойтесь. Я просчитаю все. И запас по углу атаки, и приборную скорость, и изменение температуры воздуха на высоте, и высоту грозовых облаков, и просветы между ними; и у встречных бортов спрошу, и у диспетчера, и посоветуюсь с моим экипажем, который - часть меня. Я этот экипаж подобрал, воспитал личным примером, слетался с ним, изучил как самого себя и верю ему, как своим рукам.

Я верю своему старому крылу, своим изношенным двигателям, своим раздолбанным приборам. Да, что-то может забарахлить - я это все учитываю, как земной человек учитывает, что у него бурчит в животе и может на полпути прихватить… ну, в кустики… Только в воздухе кустиков нет; надо как-то выкручиваться. Я к этому готов. Мой экипаж к этому готов. Бригада проводников к этому готова. Диспетчер на земле тоже к этому готов. Понадобится - опытные инженеры с земли дадут совет, что делать с матчастью, как поступить в нестандартной ситуации.

Поэтому перед фронтом - пассажиры пристегнуты, проводники на своих местах, экипаж подобрался и готов к ожидаемым неприятностям, диспетчер на земле следит, а я, Капитан, обладающий в полной мере чувством Полета, полагаясь на это чувство, обобщив всю информацию, принимаю решение и воплощаю его в команде:

- Проси 12100.

И мы проходим этот, который уже по счету, фронт - чуткие, как дикие звери среди дикой природы, в сумрачных облачных джунглях Неба.

Из дневника.

Я чегой-то сдуру сегодня вместо выпуска закрылков сунул на

выпуск уже стоящую нейтрально рукоятку выпуска шасси. Заскок. А вчера вместо выпуска шасси сдвинул было рукоятку закрылков… рявкнула сирена, я автоматически переиграл назад, закрылки и не стронулись с места… С чего бы это?

С чего бы это. Практически подряд - два тяжелейших ночных рейса. Хотя я после Комсомольска и выспался, хотя и подремал днем полчаса перед Москвой, хотя весь полет туда и обратно спать вроде бы не хотелось… но дома на снижении усталость таки взяла свое, и с трех тысяч до 1800 я трижды проваливался в сон, видел три отчетливых сновидения. Вареный, раздирая глаза на траверзе полосы, чувствовал себя как под наркозом; глядеть не хотелось на зеленеющее небо, на цепочку огней ВПП, проплывающих в сумерках под крылом.

Вот существует расхожее понятие, что летчик - человек железный и не позволит себе ни секунды расслабиться в полете, тем более, перед посадкой.

А летчик - просто человек. Ему после двух подряд бессонных ночей хочется спать сильнее, чем спящему у него за спиной, исстрадавшемуся в зале ожидания пассажиру, который летает пару раз в году.

Но где ж авиакомпании набраться тех летчиков, чтобы каждому после ночного рейса можно было дать полагающиеся по науке 48 часов отдыха. Я другой такой страны не знаю. Везде в авиакомпаниях летчиков держат определенное, минимальное количество. Везде используются резервы гибкого человеческого организма. Только в других странах за эту гибкость платят деньги. А у нас это и деньгами-то стыдно назвать, и те - задерживают месяцами. Ездовой пес должен быть вынослив.

Денег в отряде не было. Перемучились в штурманской, пока рассвело, дождались открытия конторы, бросились толпой занимать очередь к кассе… болтался листок с перечнем фамилий… иной, в наивняке своем, записался еще с вечера… Окошко так и не открылось.

Поехали домой на служебном автобусе, стоя, как сельди в бочке. Дремалось, и я тут же завалился спать - с двух до шести вечера, потом встал, поужинал и снова лег - с восьми вечера до шести утра. Выспался, но вялый, как та веревка. Вечером ночной резерв, надо бы подремать: совершенно не исключается, что подымут ночью на рейс. Третья ночь подряд…

- Ты выспался? Чего тебе еще надо?
- Мне надо бы режим…

- Ха-ха-ха. Знал, куда шел.

Надо сходить в гараж, потом, может, часок подремать - и на служебном автобусе в отряд: а вдруг там деньги?

Деньги привозят прямо из агентства, что наскребут по кассам за билеты - тут же в отряд; хватает на двадцать человек, да и те ездят по три дня подряд, занимают очередь.

И бутылки не сдашь, нигде не принимают.

…Весна нынче запаздывает. Ночью еще мороз, днем один за другим проходят фронтики, не поймешь, теплые или холодные, подсыпают снегу, но солнышко уже набирает силу: кругом грязь. Граница двух воздушных масс, теплой и холодной, никак не поднимется севернее нашей параллели, а колышется точно над нами. Иногда от волны ее колебаний рождаются мелкие дохлые циклончики-однодневки… и вот результат: такая гнилая весна.

Машину оперил. Теперь надо ставить на место агрегаты, электропроводку, довести до ума двигатель, а дальше, уже на ходу - шпаклевать и готовить поверхность под покраску, эксплуатируя машину в сухие дни.

Мазать еще и мазать изолом гнилое железо, пусть доживает век под битумной грязью, может, хватит лет на десять - "Москвичи" живучие…

А тут после Владивостока, где уже начали цвести березы, запершило в горле - начинается аллергия, поллиноз по-медицински. Да шейный радикулит прихватил. А на даче ждет КАМАЗ навозу, супруга успела добыть. Вот разбросаем навоз - это дней на пять работы - и пойдут сопли рекой; это каждый год так. А там - стеклить теплицу, сажать картошку… пошли весенне-летние заботы. Вот только обойдется мне аллергия просто соплями или опять будет душить, как в прошлом году?

Подорожал бензин. А у меня есть мопед, на нем на дачу дешевле ездить. Извернусь.

…По телевизору и радио разговоры ни о чем, как и на том пресловутом съезде. Посидели, побазарили, разошлись. Как я понял, целью съезда и было-то: не дать народу землю и не принять новую Конституцию. Не дали и не приняли. А народ как-то ловко привели к одной мысли - о зарплате, и к одной страсти: а сколько получает сосед и почему я - меньше? Больше народ ни о чем не думает; ну, еще о картошке.

Четырнадцать нерабочих дней в мае, в разваливающейся стране, правительство которой декларирует переход к новым экономическим отношениям, реформам и прочим шумным

мероприятиям - и направляет народ на осуществление этих реформ таким вот образом… это верх разврата. И дураку понятно, что все обрушилось безвозвратно и никто ситуацию не контролирует. Идет грандиозный, обвальный спад.

К осени страна, вероятно, захлебнется в гиперинфляции. О пенсионерах нет и речи: они, бедные, ночами в очередях у сберкасс, с февраля денег не могут получить. К осени, видимо, выберем все запасы товаров, и выручка в магазинах станет равной нулю. Производство будет стоять, налоги тоже будет платить не за что и нечем. Не дай Бог потерять работу. Совковая безработица - это беспредел.

Поэтому иду вынимать из погреба семенную картошку. Надо рассчитывать на себя.

Завтра, если не буду стоять в плане в рейс, пойдем на шабашку. Денег в доме осталось две сотни. Вчера в магазине я взял на 166 рублей: две буханки хлеба, кило вареной колбасы и два десятка яиц. Два года назад я бы заплатил за все это богатство 5.12. Всего-то в 30 с лишним раз.

Говорят, народ обовшивел: не хватает ни мыла, ни белковой пищи. Моей семье пока вши не грозят. И вообще, я - миллионер. Одна квартира стоит два с лишним миллиона. И в баке еще плещется двадцать литров бензина - живем!

Жрем одну картошку и консервы. Да привез из Сочи немного зелени. Рублей на двести, это червонец на брежневские. Ну, кусок хлеба, кусок сала и картофелина буквально есть. И мы еще пока не приценивались, сколько стоит килограмм засохшей на витрине гастронома, обрезанной почти дочиста пищевой кости.

Надо как-то жить, держаться за какой-то нравственный стержень… а стержень этот, как та сосулька, тает в руках и вот-вот обломится.

Друзья почти не звонят. Не собираемся вместе. Каждый выгребается в одиночку.

…Глаза чешутся. Кончается мазь, купить не на что, а жаре не видно конца. Пока дожди не смоют пыльцу, пока не перебушует внутри организма борьба с инородным белком, легче не станет.

Денег в семье ни копейки. О зарплате и не слышно, лечу сегодня в Камчатку с двухсоткой; дома осталось только на хлеб.

Вчера посадили рассаду в новую теплицу; основные работы на даче завершены, остался водопровод. Успел, как и планировал, все сделать до массового цветения березы, ну, прихватил два дня с соплями. Своя игра.

Шабашка была сегодня: сажать кустарники. Грунт тяжелый, работали по двое. А по технологии надо по трое. Короче, к обеду

я так устал, что не смог уснуть перед ночным рейсом и поехал на вылет как под наркозом.

Ну а что делать? Как еще заработать семье на хлеб? Это ж еще как мне повезло, что жена у меня - не овца, а деловая женщина. Она рыщет и выискивает хоть какую возможность заработать. Ей не до принципов, не до белой кости - на хлеб!

Скоро неделя как стоит жара под 30; те деревья и кусты, что мы посадили, никто не полил. Такая вот организация работы в этом озеленении, что даже, на себя работая, не смогли путем договориться с поливочной машиной. Вот так Надя и тратит нервы на работе. Ей - далеко не все равно, как сложится судьба тех миллионов кустов и деревьев, что посажены ее руками или под ее руководством. Это - ее жизнь, ее призвание на этой земле. Шабашка или не шабашка - а это же живые организмы. И от нас зависит, будут ли они жить и крепнуть, и украшать нашу Землю, и давать нам кислород для нашей жизни, или тихо издохнут без заботы.

Но плевать на полив: дело сделано, прутики посажены; сдать работу, получить деньги - и буквально трава не расти. Какие деньги выделяются на то озеленение… и - впустую. И так везде.

Нет хозяина. Нет собственника. Нет муниципалитета. Нет ответственности рублем. Все делается по инерции, выделяемые куски вырываются на ходу и растаскиваются, в меру алчности и наглости вора.

Ели бы эту шабашку делали рабочие, то и они, и мастера, и прораб, получили бы лишь свою мизерную зарплату, да аппарат, немалый - свою; а так - все деньги поделили между собой те немногие, кто хапнул эту шабашку… стихийная справедливость.

Остается добавить, что львиную долю работы выполнили привлеченные, как это по инерции повелось, рабы-курсанты военного училища. И кто ж его проверял, на каких объектах и сколько они трудились. То есть, мы без стеснения эксплуатировали бесплатный труд рабов, как его испокон советского веку использовали большевики, загоняя на работы бессловесных студентов, солдат, интеллигенцию, "его величество рабочий класс" и зэков.

Я на своем рыдване только успевал мотаться за питьевой водой, щедро угощая холоднячком молодых ребят, которым два часа труда на свежем воздухе - только на пользу. А нам - с миру по нитке…

Не так ли используют труд солдат в армии все: от прапорщика до маршала. С миру по нитке - генералу дача.

Совесть меня не мучает. За полеты мне платят мизер, а два часа курсантского труда, ну, плюс два дня и моей работы, такой,

что вечером уснуть не мог - так болели руки, - соизмеримы с месяцем полетов.

Несправедливо?

Да пошли они все, козлы. Я сижу снова без копейки, еще и не начислили за апрель, а уже вторая половина мая, и Надя так же сидит без зарплаты, и еще и за первую шабашку нам не выплатили…

Все рушится, жрать нечего, а я буду мучиться совестью за воровство? Щас.

Немножко душа болит за этот парк, он уже нам стал вроде бы как родной; если сегодня польют и примется в рост, ну, хотя бы треть - то недаром болели руки. Ведь деревцам все равно, честно или нечестно поделились деньги… им нужна вода. К счастью, грунт болотистый; треть-то, уж точно, выживет и без полива.

Украсть нельзя только у нас, пилотов. С самолета, шутим мы, что унесешь: только разве что вешалки. Недавно пришли на вылет - нет вешалок в гардеробчике. Украли. Филаретыч как выкатил тырлы, как разинул пасть -через пять минут техник бегом принес три вешалки, "скоммунизженные" с соседнего борта.

Помимо шабашки я неделю вкалывал у себя на даче. Навоз, компост, земля, грядки, теплицы… уже взошла редиска. Дали воду, бак полон, на очереди водопровод по участку. Опять: тиски, трубы, нарезать резьбу, муфты, тройники, краны, шланги… работка для рук.

Зато загорел, очень даже заметно. Ну и - зацвела береза, уже всерьез. Тут же: сопли, зуд в глазах, чихаю, ночью спать не дает, душит; ну, я ожидал. Надо месяц перетерпеть. А руки как болели от работы всю зиму, так и сейчас болят, так и будут болеть до смерти. В боли рук - мое относительное долголетие, ибо, только трудясь физически, можно сохранить обмен веществ и здоровье… ну и кусок хлеба.

Я в молодости читывал повестя наших советских прозаиков, как, к примеру, втягивался молодой (обязательно мыслящий!) рабочий, непривычный, в бетонную, допустим, прозу жизни на стройке века. Как ломило все тело -день, два, три, неделю, две недели… как хотелось плюнуть, бросить, как мучался совестью и комплексом неполноценности, и т. п. И вдруг, через месяц где-то, однажды проснулся - ничего не болит, и пошел вкалывать, строить коммунизм, и перевыполнил норму (мыслящий же!), и коллектив принял его… и т. п. галиматья.

Брехня. Руки болят всегда. Есть у одного белорусского поэта

хорошее стихотворение, я не помню все, называется "Руки болять". Из одних глаголов:

"Сено грести. Бульбу копать. Капусту солить. Хряка смалить. Руки болять. Ноги болять".

Вот он - знает жизнь. Руки болят всегда.

Весь полет на Камчатку я просидел за штурвалом с мокрыми салфетками на глазах; бортпроводницы только успевали менять их, и прохлада унимала нестерпимый зуд. Все мне сочувствуют… а куда денешься. Кое-как довез я их, в болтанку и боковой ветер, мягко примостил лайнер на мокрую от дождя полосу, дополз до гостиницы, упал и проспал весь день. К вылету глаза отошли, осталось только ощущение тяжелых, пластилиновых век. Главное, в этом году донимает не насморк, не удушье по ночам - а вот глаза. Зато всю обратную дорогу - никаких симптомов. Нынче на Камчатке весна поздняя, береза еще не расцвела - вот и результат: за ночь успокоился организм. Только вот - надолго собаке блин. Встал сегодня дома… опять зуд, опять чихаю.

Надо бы брать отпуск на май-июнь. Да вот с годовой медкомиссией получилась накладка, и часть отпуска пришлось истратить зимой, пока довел свои параметры до требуемой нормы. И там накладки, и здесь накладки… терпи, капитан, безвременье надо как-то пережить, изо всех сил держась за штурвал. Врачи о твоей аллергии не знают - и слава Богу. Терпи.

Между работой на даче слетал в Норильск. Ну, у нас плюс 32, а там минус 13, с ветерком. Предусмотрительно набрал с собой полный портфель барахла, натянул на себя все, сбегал в АДП, подписал задание, смотался в магазин, набрал молочных продуктов - и обратно в кабину.

Местная мафия наладила доставку зайцев на самолет. Есть спрос - есть и предложение. Люди готовы улететь с Севера за любые деньги. Предлагают и тысячу, и две; билет стоит около трех. Инфляция сожрала все сбережения норильчан; рухнули надежды на покупку квартиры на юге к старости… бежит народ, обдуренный, разочарованный, бежит толпой, потоком, валом.

И у меня зарплаты все нет и нет. Дома доедаем консервы с хлебом, картошку и чай. Правительство - не в состоянии.

Так пошло же оно тогда, это правительство, со своими законами. Находит средства платить норильчанам десятки тысяч? Так давайте ж поделимся. Нагреб я полон самолет зайцев, куда только можно, друг на друге. По прилету, пока ждали трап, по одному запускал в кабину и только открыл пустой бумажник… Полторы тысячи за один полет только одному мне; ну, мы

делимся: поровну всем, не обижая и проводниц.

Вот - и масло, и яйца, и сыр, и палка колбасы… И совесть… увяла.

Только вот мне, особе, не очень увивающейся вокруг командирского стола, Норильск нынче перепадает очень редко. А в прежние времена я из Норильска не вылезал: как конец октября, так меня, с молодым стажером, туда - из рейса в рейс, на обкатку Севером.

А сейчас, когда Норильск в одночасье стал хлебным рейсом, я туда рылом не вышел. Не та весовая категория. Это случайно мне перепало, из резерва подняли.

Хочу масла. Не хочу ждать, пока внук писателя меня накормит. Моя жизнь уходит, а правители не чешутся. Затоптал я остатки совести и растер сапогом. Буду брать взятки и возить зайцев.

Нормы нравственности, этики, законности… Это все хорошо там, где эти ценности накапливались веками. Там немыслимо, чтобы капитан корабля обирал пассажиров, как какой-нибудь проводник в поезде. Да там и проводник - не берет.

А у нас попадись - засудят. То есть, тоталитарное государство, как при Петре Первом, скажет: воруешь? Воруй, но не заворовывайся. Не попадайся.

Очень мягко выражаясь… сейчас среди летчиков изредка встречаются индивидуумы, не стесняющиеся брать с зайцев деньгами. Бутылку, "стеклянный билет" прежних времен, нынче достать трудно. Зато деньги у того, кто пассажиром летит, есть, и много - все, что накопил. И он рассчитывает потратиться на билет, и готов отдать деньги тому, кто его вывезет. Ему все равно, кому отдать. Мне. И я - беру. С оглядкой, но беру: кушать очень хочется.

Даром, что ли, работать? Ведь за тот месяц, что мне не выплатят зарплату, инфляция съест ее значительную часть. Мой хозяин с этого поимеет, и меня не спросит. Опять за мой счет норовит государство поправить свои дела, причем, грабит в открытую, беззастенчиво. С него какой спрос.

А я везу человека, по собственной доброте, ну, используя не принадлежащее мне воздушное судно. Народное добро. Человек платит деньги не моему авиаотряду, сиречь, государству, а мне лично. И я получаюсь - вор.

Значит, спекулянту можно скупать государственную водку и торговать ею на улицах, обирая жаждущих выпить и кладя себе в карман миллион за неделю. Это - законно. А провезти зайца - незаконно.

Надо возить: и в кабине, и на приставных креслах в вестибюлях, и в техотсеке, и в багажниках, и стоя - лишь бы платили.

Да… как меняются взгляды бывшего большевика-пропагандиста. Как за год то, что считалось совестью, выглядит теперь глупым чистоплюйством.

Все правильно. Империя зла посеяла зубы дракона; из них теперь вылупляется продукт.

Потом, скоро, когда все развалится, тот спекулянт бросит мне в лицо:

- А что ж ты не вертелся?

"Морально устойчив. Беззаветно предан. Постоянно работает над повышением уровня. Пользуется заслуженным авторитетом"…

Растут как грибы особняки на Покровской горе, проезжая мимо которых, моя супруга аж зубами скрипит от злобной зависти. Но мы ж наркотой не торгуем.

Нет. Надо воровать. Надо вертеться.

Цветет озелененный моей Надей город. Благоухают яблони, черемуха; на драных пустырях, превращенных ее стараниями в распланированные скверы, гуляет и радуется весне народ. Чахлые скелеты деревьев на пыльных улицах за три дня превратились в цветущий сад; кругом сочная зелень, цветы, солнце и радость. Как и не было зимы.

Сколько истрачено сил, энергии, ума, нервов, здоровья, терпения - и сколько за это воздано государством? 2500 в месяц. Ну, премия.

И за день шабашки - те же 2500.

Вот такая бухгалтерия советской жизни, на ее исходе.

У нас начальнички из АТБ и наземных служб положили глаз на списанные и ржавеющие в углу аэродрома самолеты. Тут же организовали какую-то контору по сбыту металлолома, какие-то договоры с алюминиевым заводом: ты - мне, я -тебе… Короче, опять за нашей спиной и за наш счет. А когда им пеняешь за это, они, оглянувшись через плечо, эдаким шепотком, тихонько говорят: а кто тебе мешал? Чего шумишь-то?

Вот-вот. Я, ездовой пес, в этом деле не смыслю, это - рыночный капитализм, но - дикий, совковый, только зарождающийся, полуворовство у всех на виду. Пока я буду летать, бить самолеты, они заранее подсчитают дивиденды, примут у меня доведенный мною до кондиции, вылетавший свое самолет и оприходуют, превратят ничего пока у нас не стоящий

металлолом - в валюту и импорт. А мне выпишут двадцать тысяч зарплаты, которую еще выхаживать и выстаивать у кассы два месяца.

Я еще не представляю, что таким путем можно нажить первоначальный капитал, вложить его в надежное дело и стать через пятнадцать лет добропорядочным буржуа. А стадо воспитанных этим буржуа бичей разграбит электросети в стране. Но это все будет потом. А я хочу масла сейчас. И я вожу зайцев.

…Определенно отмечаю, что политикой перестал интересоваться. Равнодушно гляжу на часы, вижу, что наступает время смотреть по ящику этот "Вид", "Взор"… короче, вздор этот - и не включаю телевизор. Ни газеты, ни телесериалы эти, мыльные, ни хохотушники, ни спорт, ни порнуха, ни музыка - меня не интересуют.

А что тогда?

Деньги, деньги. Заработать, добыть, украсть. Выбиться из нищеты. Определиться. Обрести фундамент. Разбогатеть. Летчику, капитану тяжелого воздушного лайнера.

С брезгливой жалостью разглядываю порыжевшие на коленях, протертые, расхожие мои штаны и такую же клетчатую рубаху, пятирублевые советские босоножки и единственные, на работу, будни и праздники, тринадцатирублевые свинячьи башмаки, со стоптанными каблуками. С завистью поглядываю на витрины спекулянтских лавок. Еще ведь не наступила челночная эра; все это -ворованное в советских магазинах. Первоначальный капитал.

Сколько мне надо сразу, сейчас, чтобы пойти и одеть семью, самому одеться? Пятьдесят, сто тысяч? Пока не считал. Но если бы месяцев шесть получать на руки по 20-25 тысяч, то, может, и оделся бы. И куда уж тогда деньги девать.

За этот апрель мы с Надей заработали, зашабашили и украли тридцать тысяч чистыми. И не видно. Ну, купили сапоги дочери, это девять тысяч. Ну, масло снова стали покупать пачками, по 200 грамм, ну, десяток куриц за месяц, шесть десятков яиц; холодильник забит… консервами. Завтра получу 18 тысяч зарплаты, половину - отдам долг; останется только на еду, на целый месяц, ибо в день уходит 300 р., а в неделю - 2000… Надо, надо воровать. То за квартиру, то за телефон, то мыло, то паста, то лампочки… то белье жене Капитана… ходить не в чем - а все это сотни рублей.

Палка колбасы, кило сыру или окорока - да бутылка водки - психологически для нас это все еще дорогая, не ежедневная покупка. Может, для иного россиянина бутылка водки каждый день - насущная необходимость… сколько же ему, бедному, надо воровать… О какой совести народа разговор!

А давайте все дружно - и покаемсяВосплачем о греховности своей!

Щас. Гайдары не каются, они вытаскивают нашу страну из грязи. За семенники.

А я, дожигая жалкую, украденную женой на работе канистру бензина, с тоской думаю о предстоящей заправке, где с пятисотки мне дадут сдачу только на бутылку водки. Как же много надо зарабатывать… ну, воровать, чтобы спокойно смотреть на тысячную черную бумажку как на четвертной билет!

Пока еще все цены делю на двадцать, а пора уже на тридцать. Как привыкнуть не делить в уме, а молча принимать эти цены как есть?

Ты мечтал о нормальной, не социалистической, не коммунистической жизни?

Ну - вот тебе нормальная, обычная жизнь. Бейся в ней.

Что такое низкая облачность.

В конце мая в Норильске очень часто наблюдается низкая облачность. Вернее, обычно она там целый месяц стоит, и лишь изредка наблюдается ее повышение.

Попробуй-ка принять решение на вылет при таком вот прогнозе, что никаких гарантий не дает, "фифти-фифти"… а, приняв решение, попробуй еще зайти и сесть.

Вот в такой момент повышения облачного покрова удалось нам прорваться в Норильск из Краснодара-Уфы. Давали нижний край 80 метров; зашел я и сел в автоматическом режиме, то есть, только последние 15 секунд перед касанием крутил руками после отключения автопилота. Спина сухая. Увидел в облачных разрывах землю где-то на высоте метров 70, полоса прямо перед носом. После пробега я сообщил диспетчеру старта, как положено, высоту нижнего края: "80 метров". Это на всякий случай: вдруг у заходившего следом за мной борта минимум капитана 80х1000, так чтоб его диспетчер не угнал на запасной, дал сесть тоже.

Сцепление давали 0,3 - предельно допустимое, но ветерок дул строго по полосе; я попытался по бабаевской методике протянуть машину вдоль "пупка", подведя чуть пониже и огибая перегиб полосы, но не унюхал, чуть перелетел его, и машина ощутимо коснулась, с перегрузкой 1,2. Нет, не всегда, далеко не всегда удаются мне бабаевские посадки.

Торможение на пробеге было вполне нормальное, и я успокоил встревоженного руководителя полетов, зашедшего в АДП узнать от экипажа о состоянии полосы. У него тележка,

замеряющая сцепление, дала в двух местах меньше допустимого: 0,28, и парень интересовался, соврала или нет - ему ж за этот коэффициент отвечать, случись, не дай Бог, если кто-то выкатится с полосы.

Ну, соврала, соврала, успокойся. Не закрываться же по этой, случайно проскочившей цифре. Тут надо успеть побольше бортов принять, пока нижний край облачности приемлемый. Да еще пока какой-нибудь сильно честный летчик не ляпнет в эфир, что, мол, низкая облачность стала уж очень низкая. Тогда придется закрыться. Вернее - дать в метеоинформацию данные о нижнем крае, что он хуже минимума аэродрома; и пусть капитаны решают сами.

Север есть Север. В Заполярье молодых допускают летать лишь тогда, когда капитан уже наберется опыта принятия стандартных решений и укрепит нервы для принятия решений нестандартных.

Через час облачность понизилась до 30 метров. Кто знает Алыкель, тот не удивится. Место высокое, и обычная для Севера в это время низкая (80-100м) облачность, с лохматым нижним краем, часто касается земли на этом пупке. Поэтому, если в циркуляре услышишь "слоистая 120 метров", то следует заведомо ожидать в течение получаса колебания: от "пять баллов разорванно-слоистая 80" до "туман 200, вертикальная видимость 30" - то есть, до земли. А через двадцать минут опять: "10 баллов слоистая 80", потом "7 баллов 120"; а там снова, через каждые пять минут: "разорванно-слоистая 80"; "дымка 1100"; "туман 700"; "туман 200, вертикальная 30"… Клубящаяся, разлохмаченная нижняя кромка протаскиваетсятся над взлетно-посадочной полосой, цепляя ее по два-три раза за час, и тут же уносится, а через полчаса снова понижается, и снова свистопляска цифр в эфире. Норильск верен своей нелестной репутации.

И мы, летающие на Север по несколько раз в месяц, десятилетиями, постоянно и чаще чем куда-либо - не дергаемся, не нервничаем, а ждем судьбы; правда, постаравшись перед рейсом всякими правдами и неправдами заначить в баках тонны полторы керосину - на полет в зоне ожидания.

Подписали задание на Красноярск и сидели в самолете, ожидая загрузку. Нам хорошо было видно, как перед торцом полосы, на высоте 30-40 метров, вываливается из хмурой ваты серых облаков то пузатый Ил-86, то юркий "туполенок", то наш красавец Ту-154. Аэропорт спокойно работал. Как ты докажешь, на какой высоте капитан установил визуальный контакт с земными ориентирами. После пробега он докладывает нижний

край: положенные "70 метров". Ну, сел же, значит, и правда, видел землю.

На глазах появилась дымочка; узкая полоска света между кромкой облаков и горизонтов размылась, потускнела, посерела - и вот уже видно только вблизи, как будто запотели стекла, и вот уже туманчик… туман идет стеной!

Через пять минут туман стеной уже унесло, узкая полоска света прояснялась на глазах, и над торцом нижний край приподнялся метров до тридцати. По радиостанции слышно было, что на кругу два борта, заходят один за другим. Диспетчер давал борту, висящему на глиссаде, удаление: 2000, 1000, 500 - никого не видно… а ведь у него на удалении 500 высота должна быть 30…

Вдруг над торцом образовалось какое-то уплотнение, тень, мелькнули вроде колеса - и вновь скрылись в туманной кромке: борт ушел на второй круг. Не выдержали нервы. По радио слышно было номер борта: 85600 с хвостиком - "эмка"; а "эмки" только у москвичей…

За ним заходил другой борт; снова: удаление 2000, 1000, 500… тишина, секунды - и вывалился прямо над торцом, чуть с перелетом, по продолженной глиссаде, сел, молодец. Доложил посадку и дал нижний край… 60 метров! Это в Норильске-то, где минимум 70х900! Талона не жалко, что ли… эх, ошибся в запарке. Ну, тут уж, когда прибежит капитан на вышку, диспетчера решат, что с ним делать.

Ага, опомнился, дал поправку: "Конечно же, семьдесят! Семьдесят нижний край!" Все облегченно вздохнули: ясное дело - напряжение, сложная посадка, тут любой ошибется… в конце-то пробега уже. А раз сел - победителей не судят. Ну, а москвича тут же угнали на запасной. "Не умешь кой-где ушам шевелить - не фиг лезти" - как говорят у нас в Сибири. Норильские диспетчера хорошо разбираются, кто "умет ушам шевелить", а кто нет. Красноярским капитанам доверяют, их пофамильно знают. Да и москвичей тоже, кто туда давно летает.

Казалось, с чего бы это восхищаться "нарушениями" минимума мне, профессионалу, который как никто другой должен… и пр.

Да глупости все это. Экипажи в полной мере реализуют свое мастерство, свои резервы, проскальзывая в захлопывающееся окно строгого северного аэродрома. Здесь такая работа - норма. И то еще: ветер по полосе в Алыкеле - редкость; да и видимость под облаками нынче более десяти километров -роскошь… И чего б тут дергаться: сиди, крути штурвал, держи стрелки в центре и жди;

полоса все равно откроется. Система работает отлично, диспетчер квалифицированно следит по посадочному локатору, изредка подсказывает, и ему еще от входа в глиссаду видно, кто как ее держит, кто как "ушам шевелит". Директорные стрелки выведут тебя точно на полосу… только надо уметь их держать в центре. Ну, сядешь для гарантии чуть с перелетом, так полоса-то 3700… более чем достаточно, со встречным ветром-то.

Все дело в нервах. Тот самый удар в лицо, когда торец распахнется прямо перед глазами… некоторые ждут его с волнением у грудях, не дожидаются, а страх нарушить тот условный минимум, ту цифру, которую выдумали и установили для среднего летчика в уютном кабинете на Ленинградском проспекте - этот страх накладывается на страх удара в лицо… И человек, дрогнув, не выдерживает тяжести бесконечных секунд, когда земли вроде и не видно, и вроде уже что-то там шевелится под носом машины… а-а! - взлетный! уходим! Переламывает траекторию и уходит… успев в последний момент увидеть прямо под носом огни торца и кляня себя за слабое очко… Но - все, брат, здесь тебе не там.

А ведь зашел-то как по ниточке!

Ничего, Север тебя проверит на прочность, а если Бог укрепит твой дух - то в Заполярье и мастерство отполируешь. Или уходи. Казни себя, если способен.

По мне, так труднее заходить при плохой видимости, когда в поле зрения сначала вплывает лишь пятно размытых огней, а за ним, кроме зеленых огней торца в клубящемся черном колодце полосы, больше ничего и не видно - вот где трудность: определить, параллельно ли осевой линии ты идешь, когда той линии не видать. Ты должен верить, что шел строго параллельно, по крайней мере, с момента, когда это пятно огней увидел краем зрения. В этом - твое мастерство, а в сознании мастерства куется твое мужество северного летчика.

И вот, зацепившись глазом за торец, но все равно продолжая пилотировать по стрелкам, которым должен безусловно верить, я говорю экипажу:

- Садимся, ребята!

Мы сядем, и красиво сядем, в этой круговерти. Потому что у нас далеко позади - и тот страх, и та внутренняя борьба, и та тренировка себя на полярного ездового пса, что реализуется сейчас незаметными со стороны миллиметровыми движениями штурвала. Все это - далеко в прошлом. Сейчас я способен осмыслить явление, которое молодому кажется бесконечными секундами страдания… и - взлетный! Что ж, брат, каждый из нас, Капитанов, должен сам пройти этот путь по тропе мужества,

долгий и нелегкий.

Пассажиру, едва успевшему заметить, что в туманном окне на секунду посветлело и… катимся? - вот ему-то, ревнителю законов, невозможно понять, что нарушения… нет. Просто он смотрел в сторону, а я - вперед. И по множеству признаков, которые недоступны пониманию нетренированного человека, профессионал принял и реализовал решение. Неплохо получилось, не правда ли?

А пенсию в старости мне назначат, в общем-то, такую же, как и пассажиру.

Мне довелось быть свидетелем последствий ошибки экипажа, не сумевшего выполнить посадку в подобных условиях и своими руками загнавшего себя в угол, где за непрофессионализм его наказала сама Смерть.

Мы шли двумя бортами друг за другом в открывшийся после циклона Норильск. И после Туруханска нам неожиданно дали команду на посадку в Игарке: Норильск закрылся, там вроде бы выкатился на посадке Ан-12.

Пришлось садиться в Игарке. Сразу за нами на перрон зарулил только что вырвавшийся из Алыкеля Як-40, и капитан в АДП рассказал, что при заходе на посадку пропал Ан-12, ищут, упал где-то в районе аэродрома.

Часа через два нам разрешили перелететь в Алыкель, предупредив, что где-то там, в районе полосы, под низкой облачностью лежит большой самолет, повнимательнее.

Что переживает экипаж, заходящий на посадку над еще теплыми телами своих небесных братьев, я описывать не буду. Погода была на пределе, но нам удалось проскользнуть сквозь открывшееся окно. На посадке все были собранны, ожидая всяких сюрпризов от посадочной системы, радиолучи которой, возможно, отражаются от упавшего вблизи самолета; но, вывалившись из облаков над торцом открывшейся во всю длину бетонки, мы его не увидели.

К этому времени разбитую машину уже нашли; все тела с найденного самолета были собраны, навалом погружены в грузовик спасателей, и он стоял в дальнем углу перрона. Кто-то из моих ребят сходил туда со знакомым работником службы безопасности, посмотрел. Я такого уже насмотрелся раньше и не пошел с ними: берег нервы.

Второй пилот из этого экипажа остался в живых. По его

бессвязному рассказу и по косвенным признакам, в основном, и была потом восстановлена картина катастрофы. "Черные ящики" оказались неисправными, записей параметров полета и переговоров экипажа не сохранилось.

Они заходили на родной аэродром при сложных, но привычных метеорологических условиях. Северных ребят низкой облачностью не испугать… Уж как они выдерживали параметры полета, где у них были те стрелки, этого никто не узнает. Но траектория захода тяжелого четырехмоторного грузового самолета получилась таким зигзагом, что, вывалившись из низких облаков, они увидели полосу в стороне.

В такой ситуации надо уходить на второй круг, потому что положение самолета - непосадочное. Но тот, кто пилотировал самолет, принял решение сесть во что бы то ни стало и стал энергично доворачивать на полосу. Может быть, в этот момент низкая облачность снова закрыла торец, а может, подошел предел безопасной изворотливости машины - во всяком случае, стало ясно, что никак не попасть на полосу, а если попасть - то по диагонали и неизбежно выкатывание.

Скорость тем временем падала; экипаж, все внимание которого было сконцентрировано на визуальном маневре доворота на полосу, потерял контроль над стрелками, и самолет вышел на режим сваливания. В процессе разворота до капитана дошло, что сейчас упадут, и был дан взлетный режим… Поздно: самолет свалился на левое крыло на малой высоте, по диагонали, на полосу, с таким креном, что чиркнул законцовкой крыла по бетону. Но двигатели набрали мощность, машина, ударившись колесами о бетон, отскочила, и в четыре руки было реализовано желание пилотов уйти в небо. Этот взлет был, уж точно, последним. Самолет на остатках скорости задрал нос, ушел в облака, потерял скорость еще раз, свалился, теперь уже на правое крыло, и упал в ложбину в полукилометре справа от полосы. Он и сейчас там лежит - как памятник человеческому непрофессионализму и самоуверенности братьев моих небесных…

Я и тогда, и теперь не могу понять: как можно так безрассудно и самоуверенно, так небрежно и бесконтрольно пилотировать в условиях минимума погоды?

Спросить бы у оставшегося в живых второго пилота… да он калека. Смерть его пощадила, судьба изувечила. Только ли судьба?

Да и… язык не повернется спросить. Есть вещи, о которых летчик летчика никогда не спросит.

В последнее время в СМИ очень уж муссируется тема полетов в условиях грозовой деятельности, и обсасываются связанные с нею катастрофы. А ведь мы грозы обходим всего три, ну, четыре месяца в году, а летаем в условиях Севера как минимум, восемь месяцев. Да, страшнее грозы ничего нет. Но чуть, может, "на вот столько", менее опасно чем в грозу - летать в условиях обледенения, заходить на посадку при низкой облачности, в сильный боковой ветер, при низком коэффициенте сцепления, в тумане, в горах.

Такова летная работа. И если кое-кто ничтоже сумняшеся предлагает при появлении по курсу грозы - немедленно возвращаться, то давайте уж вернемся, если в нашем полете будут присутствовать и другие опасные метеорологические явления.

А лучше - забетонировать самолеты на стоянках намертво. Технология "ошкуривания".

Если у наших внуков будут потомки, если у них появится желание дать оценку этому безвременью, этим 90-м годам, они, я уверен, нас не осудят. Как я нынче отнюдь не осуждаю булгаковского Филиппа Филипповича Преображенского, сумевшего сотворить из бродячей собаки одно из тех человекообразных существ, толпами которых заправляли в те времена швондеры. Я не осуждаю и не считаю шокирующим, что профессор, в пору всеобщего голода, разрухи и уравнительного военного коммунизма, ел на серебре, ел то, чего я и в глаза не видывал, пил то, чего я никогда не пробовал, пользовался трудом кухарки и домработницы, имел, в конце концов, немалые средства. Кто, и сколько, и каким образом ему платил, и справедливо ли - это не мое дело. Он получал гонорар, и, будьте уверены, он об этом государству не докладывал.

Вот и я сейчас получаю гонорар. Может, так и надо? Собрать бы с пассажиров мзду у трапа, привезти их, отдать часть денег фирме, а другую, немалую, оставить бы себе. И зачем содержать штат кассиров и прочих воров из числа тех, кто до недавнего времени наживался на дефиците билетов. Да они и сейчас в том Норильске наживаются.

Нет, я голодать не буду.

Я, когда прочитал "Унесенные ветром", то, пожалуй, впервые за 45 лет жизни понял, зримо ощутил, что такое разруха и как в ней людям выжить. Ни одна из наших отечественных книг, соцреалистических, так мне глаза не открыла, как это литературное произведение развитого капитализма. Вот где была сказана правда жизни: "Убью, украду, отниму - но голодать не буду!"

Я не отнимаю. Мне с просьбою - дают. Я, по крайней мере, делаю дело: везу человека. Довез до места, а ему же еще дальше лететь. А билетов нет… надо дать взятку кассиру.

Зачем? Зачем кормить этого вора? Я передаю зайца другому экипажу, коллега благодарит за заботу, и везет человека дальше, а тот с благодарностью платит.

Люди, как, в общем, и все живые существа, в большинстве своем не очень любят работать и стараются по возможности отлынивать, а, набив брюхо -отдыхать до нового позыва голода. Все живое стремится к наслаждению и покою, таков закон природы, но люди прекрасно понимают, что для того, чтобы этого наслаждения и покоя достичь, надо преодолевать себя и много и тяжело трудиться; либо рискнуть, пережить тяжкие мгновения, страх, стресс - и хапнуть куш; либо долго и упорно плести паутину интриг - и подлостью добыть себе блага; либо (совсем уж дураки?) - заплатить собственным здоровьем за блага, тайно полагая, что уж потом, имея и используя те блага, удастся сохранить остатки здоровья на всю жизнь.

Картежный шулер, чтобы облапошить ближнего, брата своего, долго и упорно тренировался - все равно это труд. Начальник, чтобы вылезти наверх и с вершины карьерной лестницы добывать себе блага, ползь по этой лестнице тоже долго и упорно, иногда по людям - и это тоже немалый труд.

А революционеры собрали самых последних нищих, лентяев, которые вообще не способны трудиться, не приучены к труду, дали им в руки наган и власть. Да и сами: сильно ли стремится к труду человек, приличную часть жизни отсидевший за решеткой на казенных харчах… ему как-то сподручнее с трибуны… И были организованы эти… комбеды. И прочие комитеты. А спустя полвека оказалось, что и они, и их дети, и внуки, и ученики, и последователи, и оболваненные их идеями верующие работяги - устроили такой порядок вещей, что, честно и долго работая, тратя и здоровье, и время, и силы, и рискуя жизнью на вредной и опасной работе, принимая сложные решения в сложной обстановке и реализуя их своими же руками - порядочный человек, отец семейства, и не дурак же, и со способностями, и трудолюбивый… вынужден воровать.

Правительство нынче постановило выдавать зарплату на руки наличными -не более пяти тысяч; остальное - в банке, какими-то чеками, которые реализовать можно только в промтоварных магазинах. Народ ворчит.

Мне нужны живые деньги. Ну, выплатят мне пять тысяч, остальные пятнадцать лягут в банк; выхвачу чеками, успею

вложить в совершенно не нужный мне второй пылесос, третью электропечь, четвертую стиральную машину, пятый ковер… В следующем месяце в магазинах будет пусто, чеки мои резко подешевеют, правительство умоет руки: "процесс объективный, всем плохо, потерпите немного…"

Нет, мне не должно быть плохо. Правительство меня грабит - плевал я на правительство.

Один мой коллега лет десять назад вез зайцем старика грузина, взял его в пилотскую кабину. И старик, поглядев на работу летчиков, спросил, а сколько же за это платят? Получив скромный ответ, он не поверил, а потом подумал и произнес:

- Ти должен палучат столко, чтоби нэ думат о дэнгах.

Лучше не скажешь.

Ну, а мы все думаем, думаем… И наши жены, воспитывающие детей наших в строгой нравственности, хватают эти краденые деньги и хвалят нас. Ни одной жены не найдется, чтобы ругала летчика за воровство. Мало того: она долбит и долбит: другие вон, берут… а ты… жрать нечего… чистоплюй, такой-сякой…

Мои старые спортивные штаны, они же - исподнее при полетах на Север, износились до дыр. Не могу пересилить себя и купить у спекулянта спортивный костюм за две тысячи. Вон эти бумажки на столе валяются. С неба свалились, за один полет. Я их отдаю жене, а на себя жалко. Я знаю, что у нее нет приличного белья… а в том, что на ней, она старается мне не показываться… И оба мы знаем, что белья нет у нашей дочери-невесты. Так что лучше я обойдусь без того костюма… не так уж он и нужен… не очень-то и хотелось.

Сколько же надо получать в месяц на руки - и сколько месяцев подряд -чтобы наконец привыкнуть к ощущению, что ты обеспечен?

Конечно, на том уровне, на котором мы прожили 25 лет, мы обеспечены. Деньги - от зарплаты до зарплаты. Радио - от гимна до гимна. Работа - от школы до смерти. Но выше мы глянуть не смеем. Да нам и не надо выше. Солому из общего корыта жуем - и ладно.

Эта унизительная жизнь, когда за один и тот же тяжелый труд через руки проходят кучи бумажек с портретом вождя всех времен и народов, дешевеющие на глазах, - уже и рук не хватает удержать их и как-то приложить к реальной жизни, потому что ветер инфляции вырывает и уносит, - вот эта унизительная жизнь производит в человеке удивительные и такие же унизительные

метаморфозы.

Раньше я вроде бы возвышался на крыльях летной романтики над низменной прозой обыденной жизни, а теперь я беру взятки, используя служебное положение, да еще и при достаточно высокой по сравнению с другими оплате труда. Другие вон и вообще в помойках роются… А мне еще и не хватает.

Ну обрыдла мне солома.

Как же живут люди в этой несчастной стране? Как воруют внизу и как грабят в горних высях? С каким же нетерпением и жадностью наблюдает в окно милицейский лейтенант мои переговоры с зайцами, дежурной, грузчиками и пожарными - и ждет одного: чтоб я пошел на преступление… и ему бы от этого отломилась своя доля! Ибо он нынче - ну, самый последний нищий…

Теперь я, прилетев в Норильск, выхожу из самолета барином. Пока не спеша идешь в АДП, рядом трусят поставщики зайцев: грузчики, пожарные, дежурные и т. п. Скупо цежу слова, назначаю цену и даю указания, кого, как и куда сажать. Торг здесь неуместен. "Да, да, командир, хорошо, командир, конечно, командир".

Черт возьми. Северный народ понял, что - обвал. Ринулись с того Севера. Все, кто участвует в этом процессе, тащат куски - почему я должен остаться в стороне чистым наблюдателем? Тем более что все это -безнаказанно. Никому нет дела. Мутная вода. Кто разинет рот - тому затыкают взяткой.

Ну, а что творится у капитана тяжелого лайнера внутри, никто не должен видеть.

Внутри все сжато. Я должен привезти домой живые деньги. Мне завтра лететь на двое суток во Владивосток; сто рублей в день, выделяемых авиапредприятием - компенсация за кормежку… смех в зале. На сто рублей можно взять четыре казенных котлеты, без гарнира и без хлеба. Будет ли сыт летчик четырьмя котлетками за двое суток до вылета? Придется набрать с собой картошки, колбасы, сала, тушенки, зелени, взять электроплитку… Летчик должен есть сытно, от пуза - я не представляю себе голодающего летчика; у него же на простом вираже с креном 30 градусов может наступить обморок из-за оттока крови - это кроме шуток.

Кто-то назовет это демагогией. Тут нар-ред голодает!

А мне плевать: на народы, нации, партии, правительства, государства и болтливых вождей. Я в полете - сам, с экипажем, с пассажирами за спиной. И мы должны быть сыты. Всё.

Только мне пока еще очень стыдно, и я стараюсь скрыть этот стыд под видимостью того, что цежу слова поставщикам зайцев.

Тем, кого сейчас называют олигархами, в те времена тоже, наверное, было очень стыдно, но, сильные люди, они справились со стыдом. Быстро справились. Мне и не снилось, как быстро.

У них нашлись этому веские оправдания. И ведь я тоже нашел.

Если я не соглашусь взять зайцев, пол-аэропорта не получит свою мзду. Согласился - машина тут же заработала. Лупят с пассажира за то, что проведут на территорию; тут же отдают долю ВОХРу, ментам, дежурным по посадке. Дальше берут свое грузчики с машиной, либо пожарные: у последних в кабину входит больше зайцев, чем в простой грузовик, но грузчики - нахальнее.

Надо не забывать, что грузчик в Норильском аэропорту всегда был личностью значимой. Я определяю это хотя бы потому, что видывал, как ловко расправляются они с грузом колбасы или рыбы, или апельсинов из якобы нечаянно разбитого ящика: в руках ничего нет, зато ноги… в штанину может свободно, не снимая лыж, пройти местный абориген, а внутри той необъятной штанины - карманы до земли. И попробуй, бедный сопровождающий, хоть слово скажи,… а ему же сюда летать и летать, и считать ящики груза на ветру, и следить, следить, чтобы случайно ящик-другой не разбился. Норильчане могут представить себе ветер 15 м/сек при морозе за сорок; кроме них - вряд ли кто. Так что - лучше помалкивать, тогда обойдется ящиком-двумя…

Так вот, пока пожарная машина с теми зайцами у всех на виду подъедет к самолету раз, ну, два, грузовик мотается как тот челнок. Чем больше доставлено зайцев, тем полнее карманы у персонала. И редкая жена пожурит дома мужа за то, что он ворует; скорее наоборот. Сейчас день год кормит. Это вроде путины. Урожай!

У них белья ведь тоже практически нет. Так… советское…

После посадки и подсчета законных пассажиров дежурная с бумагами заглянет в кабину экипажа, скользнет взглядом по слегка побледневшим лицам двух людей южной национальности, приютившихся на стульчиках за моей спиной, ухмыльнется и пожелает счастливого пути. Деньги плочены.

Я ничего не нарушаю. Ну, почти ничего: посторонние в кабине экипажа. А куда ж их прятать. Но вес самолета не превышает допустимой величины; люди будут либо пристегнуты,

либо проинструктированы, за что можно хвататься, а за что - ни в коем случае… Риск определенный, конечно есть, если полон техотсек народу… но это - хорошо оплачиваемый риск, по нищете нашей. За этот рейс я заработаю на бутылку водки, полбака бензина, палку, а то и полторы, колбасы, полкило масла.

На другом полюсе от этих расчетов, где-то далеко в углу совести -безопасность жизней почти двухсот человек, что у меня за спиной.

Но что-то я так и не помню катастроф, произошедших из-за того, что капитан набрал полсамолета зайцев. Все капитаны всех своих зайцев довезли. Очень старались. Очень помнили, что рейс - ответственный. И я довезу. Боже упаси лезть в опасную зону. Подальше, поосторожнее: живые же деньги…

Сейчас бы, в наше время, в двадцать первом веке - буржуинов современных в первом классе так осторожно и ответственно бы возили.

Как ввелся капитаном в 82-м году, так у меня начался период напряженной духовной жизни, осознания себя как значимой личности - пилота первого класса; начался долгий упорный труд над становлением, развитием и совершенствованием собственного мастерства, инструкторского искусства, появились ученики… Зачем мне все это надо было?

Как хорошо было жить до сорока лет, ни о чем не задумываясь, веря партейным иереям, честно трудясь, надеясь на лучшее… Где взялся тот Леша Бабаев, что простым вопросом насчет обязательности парткома при обходе гроз поверг меня в пучину смятения?

Ну, а что мне дало это познание себя?

Мастерство. Мастерство как движущая сила прогресса: от учителя к ученику - до бесконечности. Радость Мастерства. Счастье Мастерства. Высота и одухотворенность Мастерства. Тяжесть Мастерства.

Как пилот я уже наелся. И, наверное, заелся. Вспоминая, какой восторг у меня вызывало простое созерцание процесса, как мог летать на Ан-2 мой комэска Иван Петрович Русяев - не глядя на приборы, но чувствуя полет каждой клеточкой, - вспоминая это и прикладывая к себе нынешнему, я вполне отдаю себе отчет, что на большом лайнере я летаю не хуже.

На взлете, вместо того, чтобы бороться с энергично меняющимися параметрами полета после отрыва… я лениво и спокойно разглядываю землю. Параметры меняются - ну и что. Я

это чувствую задницей и не дергаюсь. Все эти моменты от уборки закрылков и перекладки стабилизатора, рост скорости, упреждение возможной просадки машины, подбор курса и прочие премудрости, над которыми преет второй пилот, - я сниму одним точно дозированным нажатием триммера. Там, внутри меня, все переварится за секунду, и на большой палец левой руки выдастся команда: "от себя, раз, два, три… все". Самолет себе будет набирать высоту, а я буду разглядывать землю. Правда, показания приборов я как-то, краем глаза, буду видеть тоже. И вовремя коротко подскажу, если что. Но это все - пройденный этап. Я не утруждаю себя полетом и уж отнюдь им не наслаждаюсь, как не наслаждается дыханием здоровый человек.

Но я знаю, как вкусно дышится, когда тебя отпустит после приступа астмы…

Лезем через грозы. Убедившись, что установленный на "эмке" в углу, под форточкой, мой, персональный, дополнительный командирский радиолокатор, в его практическом применении - есть бесполезная железная коробка со стеклом, в котором безмятежно отражается чистое небо (вот "умница"-конструктор: установил же в самом неподходящем, бликующем углу), я беру книжку и принимаюсь за чтение. Штурман со вторым пилотом таскают по очереди голенище второго, прежнего радиолокатора, оставленного на всякий случай умницей-конструктором на старом месте, щупают грозы. Филаретыч спрашивает меня, как лучше обходить. Я лениво говорю: "туда". Или, если угодно, "сюда". Не мешайте читать.

Я краем глаза оценил обстановку визуально. Когда мы шли в Норильск, облачность только развивалась; теперь она уже грозовая. Просветы есть. Пусть ребята работают сами. Конечно, я поглядываю и явно ошибиться не дам -заранее, далеко заранее. Надо знать и Филаретыча: он грозы обходить умеет, даже чуть перестраховывается, но я все равно поглядываю. А когда придется использовать возможности машины - вертикальную скорость, радиус виража, суметь вписаться между облаками - тут уж моя прерогатива. Я за это отвечаю, я же и обкатываю второго пилота, объясняя и показывая на ходу; каждый полет в нашем экипаже - учебный. И мне верят. Только перед входом в слоистую облачность команда Алексеичу: "За-абортнички!" - что означает: включить обогрев воздухозаборников двигателей перед зоной возможного обледенения; и в ответ: "Уключнул", - и не иначе. И так - уже девять лет. Бог миловал.

Итак, в труде своем, в призвании, я уже заелся. То есть: не

трясусь, не жду нового, внезапного. Внезапное - уже пройденный сотни раз этап, разными способами; я ими владею в равной степени хорошо. Я уже не волнуюсь и не готовлю себя к отказу двигателя или к пожару: было всякое. Справлюсь. Как у шестикурсника: зачетка работает на меня. В моей зачетке троек нет, да и четверок не очень много.

И я читаю книгу в полете. Рутина. С сочувствием и пониманием вижу, как потеет и пыхтит второй пилот. Пыхти, пыхти. Я тоже пыхтел. А теперь мои летные годы сочтены. Хорошо бы умереть на пробеге после сложной посадки. Но нет, такое счастье летчику не выпадет; скорее, сгнию от рака… если только до него доживу. И только бумажка на столе в эскадрилье: на похороны… Молча отстегнут червонец. Может, кто и добрым словом помянет… да только мне уже почти все равно. Мне сейчас важнее живые деньги, пара тысячных купюр, на колбасу.

По прилету, как только остановятся двигатели, второй пилот выскользнет за дверь, организует выпуск людей из техотсека, за шторкой, чтобы случайно пассажиры не увидели; бортмеханик подстрахует, проводники выведут… все -в доле… Пачку купюр, перехваченную резинкой, честно делим пополам: себе и бортпроводникам. Не знаю, где у кого как, а у меня - честно. Трудовой день окончен. Зримое, весомое ощущение заработка исходит именно от теплой купюры в кармане, а не от какой-то кассовой ведомости, из которой тебе выдадут только пять тысяч на руки, а остальные заныкает хитрое правительство. И то, когда еще дождешься, выездишь и выстоишь у кассы, где каждый друг твой небесный, товарищ и брат - впереди тебя в очереди воспринимается… ну, явно не как брат. Особенно, когда он свои получит, а на тебе деньги кончаются… и все… до завтра. А на завтра с утра стоишь в дальний рейс.

Особачишься тут.

Однако что-то внутри все еще не дает опуститься ниже уровня самоуважения.

Может, Мастерство?

Посадка "в таких условиях"

Когда все вокруг спрашивают, как тебе удалось сесть "в таких условиях", надо рассказать.

Как-как. Я, как это у моряков называется, все-таки - штормовой капитан, виды видывал; кому же, как не мне, и садиться вот в таких условиях. Да еще в спину дышут - ну, учитесь, пока я еще жив.

Возвращались мы как-то зимой 149-м рейсом из Москвы. Самолет с этим, как мы тогда приучались говорить, "бизнес-классом" - в первом салоне 12 кресел для очень важных персон; центровка задняя, машина полупустая, верткая. На такой машине заходить в болтанку сложнее из-за ее худшей устойчивости. Так и норовит вывернуться, требует вроде как двойных движений штурвалом; ну, летная братия понимает, о чем речь.

А в Красноярске прогнозировали к моменту посадки холодный фронт, со всеми его пакостными атрибутами: сильный боковой ветер, орографическая болтанка, снежные заряды, общая метель. Обычное дело для зимы.

Любитель этих разворотных рейсов, молодой шустрый инспектор из управления, самостоятельно слетал туда, а я уж - назад, предвкушая хор-рошую тренировку. Второй пилот всю дорогу на Москву просидел у нас за спинами, оформляя бумаги, а на обратном пути занял свое законное кресло и сидел справа, готовился к посадке, понимая, что будем показывать товар лицом. Инспектор же примостился у меня за спиной и смотрел, как мой экипаж справляется. Ну, смотри. У меня экипаж не работает - песню поет. Смотри и облизывайся.

Вошли в зону Красноярска. Перед этим Новосибирск передал нам погоду в Емельянове: боковой ветер 6 м/сек. Я ухмыльнулся: где дают 6, там к прилету жди все 16; мы уж ученые.

Потом Кемерово напугало, передав, что в Абакане, который я взял запасным, ветер дует под углом 40 градусов к полосе, порывы 22 метра в секунду, а коэффициент сцепления 0,32 - для такого коэффициента ветер явно больше допустимой нормы. Само же Кемерово уже закрылось очисткой полосы от снега, Томск тоже; до Братска далековато, топлива в обрез.

Пока мы размышляли над вариантами запасных аэродромов, пришел корректив: в Абакане сцепление улучшилось до 0,55. Не верилось, что там так быстро расчистили полосу - скорее всего, цифра 0,32 в прогнозе проскочила случайно… или мы плохо

расслышали, а было 0,52. Ну, слава Богу, с Абаканом ясно: боковой ветер нам подходит для посадки. Если припечет, то можно уйти и в Томск: Томск уже заканчивал очистку и к моменту нашего прибытия к нему на запасной должен был открыться, а этот холодный фронт его уже миновал, и боковой ветер там стихал и подвернул по полосе.

Как это везде водится, в порядочных аэропортах полосы лежат в розе максимальных ветров; емельяновскую же полосу при проектировании заложили так, что при прохождении фронта, когда ветер самый сильный - он как раз получается боковой. Посадочный курс у нас 289 градусов, а при холодном фронте дует от 210 до 230, с постепенным утиханием и поворотом на 270.

Перед началом снижения прослушали погоду. Ветер 230 градусов, порывы до 17, сцепление 0,5. Подходит. Временами, правда, обещали: видимость 300, общая метель, ветер до 22 м/сек, сильная болтанка от земли до 3000 метров.

Я приказал проводницам хорошо пристегнуть пассажиров, пристегнулся потуже сам. Экипаж тоже подтянул ремни: мы знаем красноярскую орографическую болтанку на посадке. Орография - это рельеф окружающей местности; обтекая холмы, лежащие вдоль полосы, боковой ветер завихряется за ними, взлетает вверх невидимыми протуберанцами, и на посадочной прямой стихия играет с тяжелым самолетом как ей вздумается.

Ну, и стали заходить. С высоты 2400 стало побалтывать, с полутора тысяч подкидывать, а на высоте круга от резких бросков отключился автопилот. Перещелкнул тумблеры, подключил вновь - через десять секунд выбило снова. Оно, конечно, на автопилоте заходить в болтанку легче, он смягчает толчки, но судьба не спрашивает, а подкидывает задачки в самое неподходящее время. Ну, стал крутить руками.

Вот когда летные начальники требуют, чтобы пилоты почаще крутили вручную, они искренне полагают, что это полезная тренировка. Для летчика, который пришел с легкой техники, оно, может, и так. Но в такую болтанку ему тут пока нечего делать. Тут какой-то другой опыт.

Швыряло, конечно, хорошо, отрывало от сидений; восьмидесятитонный самолет проваливался вниз на сотню метров и тут же, вдавливая головы в плечи, вспухал метров на сто пятьдесят вверх. Но нам не привыкать; экипаж работал: выпускались шасси и закрылки, при этом надо было выдержать пределы прыгающей скорости, подбирать обороты двигателей, выполнять заход по директорным стрелкам, читать пункты контрольной карты… и дать понять экипажу, что, мол, подумаешь

- ничего особенного… видали и похлеще…

Похлеще не видали. Оч-чень было хорошо, даже слишком. Тем не менее, я, чтобы убедиться, что не зажимаю управление и что машина сбалансирована триммерами, пару раз на секунду демонстративно бросал штурвал, с неизменным "сама летит", подшучивал над бросками, охал и восхищался: ну и дает… Но, дает, не дает - а я вас довезу, не сумлевайтесь.

Перед входом в глиссаду диспетчер круга сообщил, что в Абакане боковой ветер больше нормы. Что ж, деваться некуда, придется садиться в эту болтанку здесь. Так хоть лазейка была: если уж очень будет сильно болтать - уйти на запасной… а какая еще в том Абакане болтанка? Ну, теперь лазейка захлопнулась, решение принято.

Борьба с бросками, сучение режимами, постоянный контроль скоростей и выдерживание директоров в центре прибора сковали мое внимание больше обычного; возникло опасение, что окажусь в плену у стрелок и поддамся иллюзии: как будто это я неподвижно завис в колышущемся пространстве, а вокруг одна мгла, метель и эти стрелки… так у меня бывало еще на Ил-14. Это напоминает состояние хорошего опьянения, когда все плывет вокруг… плывет и кренится, кренится, бесконечно кренится…

Э, нет - ощущение полета терять нельзя! С трудом оторвал взгляд от приборов, опустил голову к коленям и пару раз качнул ею из стороны в сторону. Вернулось ощущение реальности: да, да, это я сам лечу и сам весь трясусь, проваливаясь и вспухая на воздушных волнах, со своими крыльями, хвостом и перепуганной загрузкой в моем животе. Это я сам выворачиваю крылья, стремясь удержаться на курсе и на глиссаде, и плечи ломит уже от напряжения. Я - птица! Хорошо! Ох-х… уж оч-чень хорошо!

Не знаю, чувствовал ли себя птицей в этот момент Валера. Он следил за параметрами, вел связь, подсказывал отклонения, и я как-то краем сознания отметил, что в голосе его не проскальзывало страха или растерянности. Он верил в меня. Я был для него сейчас тот большой, взрослый дядя, который справится, которому это дело привычно, за чьими плечами надежно и спокойно - и второй пилот старательно помогал мне вести машину строго по курсу-глиссаде.

Филаретыч был полностью занят заходом и все старался поточнее рассчитать начало четвертого разворота. Нам с ним приходилось бывать во всяких передрягах, а орографическая болтанка - это ж не гроза, а так, баловство…

Алексеич молча работал в своем углу. Спокойно дублировал

команды и устанавливал режим, одновременно с дачей режима прикрывая заслонки отбора воздуха, чтобы пассажирам не било по ушам. Этот спину прикроет. И вообще, в таком экипаже работать - одно удовольствие. Вот пусть молодой, но ужасно бойкий инспектор и посмотрит, как ЭТО у нас делается.

Молодой и ужасно бойкий, пристегнувшись, тихонько сидел за моей спиной и не проронил ни слова. А когда туда летели - ох, и командовал! Аж уши устали слушать этот шум.

С высоты 150 метров сдвинуло ветер. Скакнула скорость, Алексеич за моей спиной вперед команды сунул газы, поддержал самолет; скорость не успела упасть ниже 250 и тут же прыгнула за 270. Я спокойно сказал, что молодец, спасибо, но поставь как было.

Теперь надо было попробовать, образует ли снегопад экран при включении фар. Я дал команду включить фары на большой свет, но тут нас швырнуло под глиссаду и мы пошли на полторы точки ниже. Я добавил режим и стал потихоньку вытягивать упирающуюся машину к глиссаде - и вдруг получил такой пинок под зад, что чуть не вылетел выше глиссады. Тут еще эта задняя центровка, когда самолет не очень охотно стремится сохранять заданный режим полета, выворачивается, и надо его все время придерживать. Полностью отклоненный от себя штурвал вышел на упор - но глиссаду я удержал.

Тут же стащило с курса под ветер, но эти уроки мы проходили: хоть и значительно позже рекомендуемых 150 метров, хоть к высоте принятия решения - но я утвердился на полточки ниже глиссады и строго на оси. Скорость плясала на отметке 280, норовя ближе к 300, пришлось сдернуть пару процентов.

Снегопад был слабый, и лучи фар только украсились разноцветными сверкающими строчками, несущимися из бесконечности мимо ушей.

Световые горизонты проявились и качались впереди, осевая линия цепочкой тройных огней подхода проецировалась строго под меня - куда ж она денется! Выламывая плечи, я сдерживал крены и не давал носу раскачиваться. Штурвал пытался выскользнуть из мокрых ладоней. Ох, хор-рошо дает!

- Садимся, ребята!

В клубах снежной пыли замаячили зеленые входные огни. Вихри смешивались с косыми линиями густого поземка слева направо… ага, вот они, ваши обещанные шесть метров в секунду… порывы до 22… Я ждал 22, я готовился к 22-м… сейчас… сейчас я спрыгну на подкатывающий под колеса бетон и понесусь в даль полосы, и огни по бокам начнут плавно

замедлять свой бег. Сейчас… вот… вот… вот он, торец! Эх… надо бы было выйти чуть левее, метра на три с наветренной стороны, запас, если вдруг понесет вбок… ладно, и так справлюсь… главное - замереть… Филаретыч над ухом звонко отсчитывал:

- Тридцать метров! Двадцать! Пятнадцать! Торец! Десять! Пять!

Левой рукой крепко держать штурвал… Пла-а-авно правой рукой малый газ… правую руку снова на штурвал… прижать машину… пониже, пониже…

- Три метра! Два! Метр! Метр!

Замерла… Раз! Два! Три! Чуть-чуть добрать… Есть!

Я тут в штурманской как-то распространялся, что, мол, опытному пилоту надо бы зафиксировать касание легкой, едва заметной отдачей штурвала от себя. Особенно при задней центровке. Знаменитый летчик-испытатель Дэвис пишет, что в сложных условиях посадка должна быть жесткой и надежной. А тут я, в условиях бокового ветра и задней центровки, ее притJр… мастерство не пропьешь…

Машина только коснулась, и я еще не успел обрадоваться, не успел еще установить нос по оси полосы и скомандовать "Реверс включить" - как мы воспарили, да еще с приличным правым креном: порыв ветра поддул тяжелый лайнер как пушинку. Нет, не успел я зафиксировать касание отдачей штурвала - какие там отдачи… Я вывернул плечи влево; Валера рефлекторно сделал то же, но крен все не убирался, вихрь противодействовал. А надо же было досаживать машину.

"Щас упадем…"

Одновременно с уборкой крена мы хватанули штурвалы на себя, чтоб нос не опустился, чтоб же не на переднюю ногу… Я тут же четко зафиксировал штурвалом посадочный угол тангажа. Касание, побежали… и снова полетели. Потащило вправо; чуть прикрылся левым креном, и самолет мягко опустился на левую ногу, с легкой боковой нагрузкой на шасси. Таки сели, в третий раз…

И, наконец, покатились. Реверсы взревели, скорость быстро гасла, машина грузно и уверенно бежала в поднятом ею туманном вихре по снежным передувам бетонки; на серых заплатах бетона вырисовывался пунктир осевой, по которому бежали левые колеса. Пока мы вот так, трижды, садились, нас стащило на пять метров вправо.

Я обжал тормоза, дал команду выключить реверс… бросил штурвал… усJ.

Ну и ну.

Подкатила рулежная дорожка. Сруливать - машина не

слушается педалей. Не управляется передняя нога. Проверил: переключатель в рулежном положении, на больших углах; ну-ка - перещелкнул главный выключатель, потом еще раз, с больших на малые и обратно, Алексеич сзади по своему табло подтвердил переключение; нет, не слушается.

Ладно, плюнул, выключил управление передней ногой, срулил с полосы на тормозах, снова включил… нет, не берет.

И тут Валера справа посоветовал:

- А Вы, может, это… рукояткой… попробуйте…

Тьфу ты. Машина-то серии Б-2, с "балдой": нога управляется специальной рукояткой на левом пульте; а я забыл и сучу педалями, как на старых машинах. Ну, срам. Ну, заклинило. Схватил "балду", зарулил на перрон, выключились…

Пока нас буксировали на стоянку, стало ощущаться тело. Руки гудели, спина мокрая, в ногах зуд. Сердце сильно и гулко стучало в горле, отдавало в виски. Да, давненько я так не саживал машину.

Самолет трепало. Гудел ветер, снег смерчами взметался вокруг; трап медленно пробирался к нам через сугробы. Застрял: то ли сломалось что, то ли из-за порывов ветра. Из трубы котельной, как раз напротив нас, рвался горизонтальный хвост дыма и таял в снежной круговерти. Фонари перронного освещения цедили жидкий свет сквозь вертящуюся сетку снегопада.

Вылезая из кресла, еще раз проверил, все ли приборы выключены. Желтые стрелки на приборе перегрузок зафиксировались на значениях от 0 до 2. Перегрузка плюс-минус единица на кругу… прилично. То есть, мой вес из-за болтанки гулял: то удваивался то - до невесомости. А я и не чувствовал. Ну, почти. Хорошо, что туго пристегнут был. На глиссаде-то перегрузки были поменьше, норматив по перегрузке при выпущенных закрылках я не нарушил, но все равно, хор-рошо трепало.

Я представил, что творилось с желудками пассажиров… крякнул; проходя через вестибюль, бросил взгляд в салон: там, за двенадцатью пустыми креслами первого класса копошилась стонущая масса народа. Мои извинения и прощальные пожелания по громкой связи, видимо, не очень-то смягчили души исстрадавшихся пассажиров. Люди еще не понимали, по какой причине им пришлось так мучиться. Потом, на трапе, стало доходить.

Второй трап удалось подкатить, и пассажиры с визгом рухнули в объятия ветра. Срывало шапки. Аккурат к моменту подошел этот холодный, ну, очень холодный фронт; мокрую

спину ощутимо знобило.

Мы вышли последними, осмотрели колеса и пошли, вернее, поползли, поплыли против ветра в АДП - оформлять заход по минимуму погоды. Минимум был. Видимость давали 600, по ОВИ 960 - нам хватило.

Все в АДП спрашивали, как я сел в таких условиях. А ноги все зудели, мелким таким, противным зудом. Влажное белье долго просыхало на теле, и из-под распахнутого форменного пальто бил в ноздри горячий адреналиновый запах.

Дэвис был таки прав. Ну, сел я относительно мягко, может, 1,25, может, 1,3… с третьего раза… А лучше, видимо, один раз, но - уверенно, пусть и жестко. Но не приучены мы, аристократы-интеллигенты… мало пороли нас. А ведь мастерство предполагает не зацикливание на обязательной мягкости приземления, а умение решить задачу разными, по потребности, путями; вот хоть и так: жестко, но надежно. И нечего мнить о себе… ма-астер… Лицо горело.

Взъерошенный мальчик-инспектор, забегая вперед, оглядывался и возбужденно пытался рассказать, как он в недавнем полете вот так же садился в болтанку… мы вежливо поддакивали, слушая вполуха. С наше полетай… петушок. Замечаний к экипажу нет - линяй себе домой.

Он тихо слинял.

Валера запустил на стоянке свою "чахотку", мы уселись и осторожно поехали сквозь пургу навстречу светлеющему на востоке угрюмому небу. Спать не хотелось; обменивались впечатлениями, на ходу шел импровизированный разбор полета. Было смешно вспоминать незначительные мелочи захода, как-то по-другому освещенные привкусом присутствия не очень опытного проверяющего; смех потихоньку возвращал земные привычные ощущения… навалилась усталость. Все-таки двенадцать часов на ногах… вернее, большей частью, на чугунной заднице.

Дома снял возбуждение парой рюмок коньяка и через пять минут мертво спал.

Вечером докладывал супруге, как я сел "в таких условиях". Был разбор ошибок.

Ветер все так же завывал за окном: подошел вторичный фронт. Я-то хотел услышать от женщины сочувствие, и чтоб меня пожалели… Однако Надежда Егоровна моя, женщина решительная и твердая в суждениях, хорошо, кстати, умеющая

водить машину, только выдала мне ряд замечаний и рекомендаций на будущее. А я же знаю, что она, прислушиваясь утром к свисту и вою ветра, всей душой молилась за меня… но у нас говорить об этом как-то не принято. Вот, ребята, жена пилота. Она не может допустить, чтобы я проявил слабость.

Над головой низким звоном прогудел еще один заходящий с востока борт: путь его к полосе - точно через наш дом. Мы умолкли и в душе пожелали экипажу мягкой посадки. Тема увяла.

Нет, ну, дожился: забыл, чем управляется самолет на рулении. И это же не пожар, а обычная посадка в шторм.

Слаб человек.

В минуту слабости

Записи в летном дневнике 1985 года:

"…Перед ночным вылетом на Москву позвонил бортинженер. Узнал, что у нас в аэропорту нет топлива, предупредил. Четыре часа до вылета…

Что делать. Позвонил я в аэропорт. Там тетя разводит руками: топлива, в общем, нет… но, возможно, командир предприятия выделит из своего неприкосновенного резерва…

Короче, надо ехать, ложиться в клоповник, с во-от такими тараканами, и ждать топливо. То ли будет, то ли нет. И наши пассажиры в вокзале: вылет им будут переносить и переносить, каждые два часа. Воды нет… загадят туалеты; опять в вокзале вонь, нервотрепка, тоска… Сбой.

Господи, когда-нибудь кончится все это? И ответит ли кто-нибудь за все наши страдания и муки?

Ну и что, скажет посторонний. Тебе-то что. Сиди себе в клоповнике, спи впрок, смахивая путешествующих по тебе тараканов, потом сходи в АДП, потолкайся там, снова иди спи… обычная летчицкая работа. Поднимут на вылет - беги, ищи, где бы перекусить, потом часа четыре на ногах, пока утрясется загрузка, потом перелетишь на дозаправку в какой-нибудь аэропорт по пути… Ну и что. Такая работа.

А пассажиры намучаются, плюнут, побегут сдавать билеты. Полетит план по пассажирообороту, придется предприятию опять набрать кучу туристических рейсов, сожжем лимиты топлива, и так будем тянуть весь декабрь.

Вот так мы, каждый на своем рабочем месте, героически преодолевая трудности… топчемся. Шаг вперед, два шага назад.

Этот новый аэропорт Емельяново… Авиационно-техническая база осталась в старом городском аэропорту Северном; гоняем самолеты на обслуживание туда-обратно… десять минут лету - полдня хлопот. Самолеты пустые, центровка задняя… зато уж научились мы приземляться с задней центровкой -штурвалом от себя…

Прежде чем ехать автобусом из города в аэропорт Емельяново, я позвонил из Северного и еще раз справился насчет топлива. Теперь уже обнадежили: сказали, что топлива в обрез, но наскребут. А рейс наш, из Мирного до Москвы, выполняемый от Мирного на Ил-18, а от нас на Ту-154, сидит в Енисейске на запасном, по метеоусловиям Емельянова: у нас ветер боковой, больше нормы для Ил-18.

Ладно, сел на автобус и через час был в Емельянове. В АДП

равнодушный мальчик Сережа, которому все до лампочки, нехотя отодвинув кроссворд, сообщил, что топлива нет, машины нам нет, а насчет погоды идите на метео.

Потолкались пару часов в штурманской. Потихоньку начал подтягиваться народ на вылеты: боковой ветер утих. Несколько рейсов вылетело на дозаправку в Абакан.

Наконец вылетел из Енисейска и Ил-18 с нашими пассажирами. Мы стали добиваться, какую же машину дадут нам под рейс. Смена заканчивалась, и никому из руководителей, принимающих решения, эти решения принимать уже не хотелось; скорее бы на автобус… или - вон, готовится перелетать в Северный очередной самолет, скорее забраться в салон… (Мы охотно набирали этих, никак не оформленных служебных пассажиров - для центровки).

В АДП диспетчер лениво сообщил мне, что из резерва подняли экипаж, он переехал автобусом в Северный и готовится перегнать машину нам под рейс. (Нам, заинтересованному экипажу, перегнать самолет самим себе под рейс было нельзя, потому что в одно задание на полет рабочее время не влезет: и перелет из Северного в Емельяново, и до Москвы еще лететь с подсадками на дозаправку…). Но тут боковой ветер опять задул, и вот командир сидит там, в Северном, и ждет улучшения.

Потолкались еще полчаса. Наконец выяснилось, что здесь, в Емельянове, есть машина, заправленная до Абакана; нам ее принимать. Сейчас садится Ил-18 из Енисейска, нам загрузят мирнинских пассажиров, добавим своих - и вперед.

Пошли перекусить в кафе на привокзальной площади, предвидя, что кормить будут только от Абакана, часа через полтора после взлета… а когда еще тот взлет из того Абакана будет.

В кафе после массы пассажиров остались только сникерсы да жидкий кофеек без сахара. Ну, хоть горяченького в живот бросили.

Узнали загрузку: 164 человека. Я пошел выяснять, как это - из Абакана (дальше, чем из Емельянова!) пройдет до Москвы 164 пассажира, полная загрузка. Ясно, что не пройдет. И нам из Москвы, через центральную диспетчерскую, дали разрешение на подсадку в Омске для дозаправки…"

Почему загрузка "проходит" или "не проходит?" Да потому, что взлетный вес самолета Ту-154Б ограничен: 100 тонн. Больше ста тонн, говорит конструктор, крыло не поднимет. И если вес пустой машины с экипажем - около 55 тонн, то на топливо и загрузку остается 45. А по расчету топлива для полета на Москву надо взять 33 тонны, а если ветер встречный, то и все 34.

Остается под загрузку всего 11 тонн. Один пассажир в шубе зимой весит в среднем 80 кг, да багаж 10 - поэтому в среднем считают: 90 кг на одного пассажира с багажом. 164 пассажира весят 14760 кг. Вот и "не проходит" 3760 лишних килограмм, "не проходят" 42 пассажира. "Проходят" только 122.

И то: все эти расчеты подходят, если запасным взят аэродром в Московской зоне. А если московская зона запасными аэродромами по метеоусловиям не обеспечивает, то берут Горький или Ленинград, куда лететь больше часа, а значит, надо взять еще пару лишних тонн топлива; тогда и 122 пассажира "не пройдут".

А если подсесть в Омске? Топлива до Омска надо всего 20 тонн, а значит, освобождается целых лишних 14 тонн под загрузку - и вся загрузка "проходит".

Ну, так и летали бы: до Омска, потом до Челябинска…

Когда создавали Ту-154, то и рассчитывали, что он будет летать на трассах типа Красноярск-Челябинск. А жизнь заставила летать без посадки на Москву. Лишние посадки очень накладны авиапредприятию: за обслуживание надо платить, да и взлет с набором сожрут много лишнего топлива. Но и летать полупустыми тоже невыгодно. И как-то так оно утряслось, что худо-бедно свести концы с концами можно было, возя на Москву без посадки 120 человек.

"…Итак, обрисовался рейс: Красноярск-Абакан-Омск-Москва. Такой рейс считается сложным, и перед вылетом экипаж должен хорошо отдохнуть. Но кто ж нас спрашивает. Так уж получилось. Предстояло лететь всю ночь, с тремя посадками, в сложных метеоусловиях. Обычное дело.

Чтобы уложиться в положенные 14 часов рабочего времени, мы до последнего не торопились проходить санчасть. Бортинженер-то прошел и уже давно толкался под самолетом, а мы тянули время, чтобы поставить штамп в последнюю минуту - с этого момента идет отсчет: "за час до вылета". Вылет по всем данным планировался на 16.30 московского; мы прошли доктора в 15.30. А на ногах толкались с 12.00.

В санчасти на кушетке лежала пассажирка, собирающаяся лететь на нашем рейсе в Москву, женщина-инвалид: без рук, без ног; с нею две женщины, я думал, сопровождающие. Но оказалось, что сопровождают они ее только до самолета, а там полетит одна… Бедные люди: они ж думали, что рейс без посадок, и билет взяли именно на 102-й рейс, чтоб побыстрее. А предстояли три посадки, и кто его знает, где и сколько еще придется сидеть.

Когда мы узнали, что женщина летит одна, неподвижная,

беспомощная, без сопровождающего, то удивились людям. Стали хором отговаривать - не посторонние же, экипаж, знаем, о чем говорим… Нет: уж очень, видимо, хотелось им ее сплавить поскорее, и она, видимо, это понимала: не хотела быть в тягость, старалась нас уговорить, что ей не впервой, что уже летала, потерпит…

Да что нас-то уговаривать, дело ваше. Но очень я удивился, и зло взяло на людей: уж настолько привыкли, что "самолетка довезет", что удобно, надежно… А нашим девчонкам головная боль в полете - кто ж ее будет обихаживать: конечно, им придется.

Горько я улыбнулся, зная, что ждет моих пассажиров, и эту несчастную женщину.

Подписали задание, пошли на самолет. Все было готово, не было только цеха питания.

Стали выбивать цех питания. Один-единственный наш самолет готовился к вылету, да еще какой-то Ан-24. Все Ил-62 улетели в Абакан, на одном из них улетел пассажирами экипаж Ту-154, который должен был перехватить в Абакане благовещенский рейс, севший туда на запасной, сменить экипаж, выработавший рабочее время, и гнать их рейс на Москву. И ни одна "Тушка" с запасных еще не села в открывшемся Емельянове, только тот борт, что перегнали из Северного, заруливал, плавно покачиваясь с носа на хвост, и по полностью разжатой амортстойке передней ноги видно было, что пустой.

Выбивали мы долго. Началась пересмена, в советской стране - бич всех аэропортов. Это час, когда ни предыдущей, ни вновь заступившей смене просто не до самолетов: решаются околосамолетные проблемы - а их там клубок.

После пересмены еще час ждали, периодически получая по радио стереотипные ответы типа "ждите, отправили".

В это время объявился в салоне странный пассажир: то ли пьяный, то ли нет; стал буянить. Ну, в таких случаях мы не церемонимся: тут же вызвали на борт сотрудника милиции, чтобы снять человека с рейса, раз не умеет себя вести. Не хватало нам еще с ним в воздухе проблем.

Сотрудника мы ждали час. За это время уже подъехал и цех питания. Подвыпившие тети Маши сказали, что они целый час сидели с загруженной машиной и не знали, на какой же борт везти курицу, и никто, мол, им ничего не говорил.

Холодная злость поднималась внутри. Уже все бока болели от неудобного командирского кресла, а деться в переполненном самолете было некуда, приходилось ворочаться и пристраиваться

рядом с облупленным штурвалом. Глаза резало от назойливо-яркого света прожекторов освещения перрона, бьющих со всех сторон. Ноги ревели, деть их было некуда. Я представлял, как же болят ноги у бортпроводниц, на каблуках… бедным девчатам вообще не присесть, когда самолет набит под завязку.

И задержку ни на кого из этих, опаздывающих работничков, не свалишь -отпишутся "поздним прибытием самолета", и взятки гладки.

Взлетели в 19 часов московского, по-нашему, в 23. Начался тяжелый рейс.

Абакан на подходе предупредил: топливо кончилось, снимайте пассажиров и ручную кладь, сами идите в гостиницу до утра; поезд с топливом на подходе, пока керосин закачают из цистерн, подготовят анализы, отстой, пока заправят… вы в очереди четвертые…

С одной стороны - пассажиров жалко. С другой - злость на головотяпство Абакана: что - не могли предупредить раньше, чтобы мы не вылетали; лету-то полчаса…

С третьей стороны… спать хочется, а гостиница в Абакане новая, хорошая, не чета нашему клоповнику…

Объявили пассажирам. В салоне гвалт. Разрядились, как всегда в таких случаях, на бортпроводниц и на экипаж: плохие пилоты, спать хотят, видите ли. Меня прорвало, и я, проходя через толпу, сказал пару ласковых слов о причинах задержки и радужных перспективах на будущее.

В абаканском АДП выяснилось, что есть у них остаток, пятнадцать тонн пригодного топлива, но до Москвы же все равно мало… Они и не знали, что у нас по плану еще Омск. Мы сказали.

- Так… Тогда три тонны в Ил-62, а двенадцать - в Ту-154… вам хватает до Омска?

Нам хватало. Тут же, не дав пассажирам разбежаться, объявили посадку; на самолет передали, чтобы цех не снимал питание, чтобы ждали: сейчас подъедет заправка; позвонили в санчасть: везти обратно на самолет снятую было тетю-инвалида.

На метео выяснили погоду Омска, взяли прогнозы, запасным - Новосибирск. Подписали задание и пошли на самолет. Час ждали, пока соберут и досмотрят пассажиров; при этом потерялись три человека. Ясное дело: рванули в ресторан. Нашли, вытащили, усадили, пересчитали, утрясли. Запустились, вырулили, полетели.

Лететь по расчету час сорок пять. За это время проводницам надо успеть накормить пассажиров и экипаж: срок реализации продуктов кончается.

Девчата у нас бывалые: еще на земле все разогрели, и сразу после набора высоты ароматные подносы были уже в кабине. Успели накормить и пассажиров, правда, побегать пришлось. Я жадно глодал куриную ногу, торопливо хлебая кофе: пора было готовиться к снижению. Не любим мы эти короткие рейсы-смычки: суеты много.

Прошли Новосибирскую зону, вышли на связь с Омском - он запретил снижение. Оказывается, ночью там не летают, чтобы не мешать людям спать (аэропорт в центре города). И никто нас не об этом заранее не предупредил, ни дома, ни в Абакане, ни новосибирский диспетчер. Ну, развернулись назад, поехали на запасной в Новосибирск. Там заход с прямой, пришлось бросить недоеденную курицу и срочно приступить к предпосадочной подготовке; контрольную карту читали уже на снижении, как раз управились.

Договорились с Новосибирском, чтобы пассажиров не высаживать, быстренько дозаправиться: два трапа, пожарная машина - все как положено подогнали к самолету. Времени в обрез. И, надо сказать, Толмачево порадовало прекрасной организацией: через час мы были в воздухе. Одна сладкая капля в горькой чаше неувязок и головотяпства.

Заправили мы в Толмачеве на пару тонн больше расчета, и не прогадали. Хоть компьютер насчитал нам 30 тонн до Москвы, мы взяли 32, и то, в Домодедове после посадки осталось в баках всего пять с половиной тонн, меньше чем на час полета - это из-за откуда-то взявшегося сильного встречного ветра, который почему-то не прогнозировался.

Сели в пять часов, по-нашему, девять утра. Ушел я из дому в три часа дня, а спать после полета лег в домодедовском профилактории в десять утра по Красноярску. 19 часов на ногах. Если кто думает, что сидеть в кресле пилота легко - он ошибается. Это не отдых, это, считай, на ногах, и девать-то их с педалей некуда.

В Абакане, при заходе на посадку, голова моя была занята черт знает чем; в наушниках пробивались позывные радиокомпаса, связь второго пилота с диспетчером ПДСП; в мозгу вертелись мысли, отнюдь не связанные с предстоящей посадкой, тем более что полоса была видна, и я двигал рулями чисто автоматически. В результате рано убрал газ и грохнул машину с недолетом 100 метров до знаков. Какие мелочи…"

…Вот, думаю теперь, в 21-м веке: а если бы был, как принято нынче на "Боингах", двучленный экипаж? И если бы все эти заморочки свалились на голову всего двум пилотам в кабине… да еще, не дай Бог, гроза или какой отказ матчасти…

Ну, нынче хоть с топливом навели порядок: топливо есть везде, только плати. А в те приснопамятные восьмидесятые годы, когда как раз было объявлено о какой-то "перестройке" и мифическом "ускорении", голова экипажа была забита чем угодно… ну, и еще немножко полетом.

… И снова я в далеком восемьдесят пятом. Лежу на казенной койке профилактория и не могу уснуть. И лезут, лезут в голову мысли:

"…Вот когда сам, собственно, полет, с его трудностями, с его безопасностью, с красотами, удовольствиями и тревогами, - когда сам полет отходит на задний план по сравнению с проблемами, ожидающими экипаж на земле… становится ясно, что так летать, так работать в небе нельзя. На таком лайнере надо в полете думать только о полете, а уж если в полете приходится силой заставлять себя не думать о земных проблемах - а мысли эти все равно лезут, просачиваются, обволакивают, сбивают с привычного стереотипа действий, тормозят реакцию - ну, уж тогда дальше некуда.

Мы все живые люди, со своими заботами и тревогами, со своими планами, своим настроем, со своими способностями, наконец. Так работать в небе… Есть всему предел, и я чувствую, что мой - близок. Сегодня я грохнул машину, а завтра, из-за какого-нибудь сбоя, из-за тети Маши пьяной, дуболома-диспетчера, дурацкого указания - я эту машину разложу, и будет суд, и сяду. Зачем бы мне такой печальный итог. Серьезно. Я уже запутался во всех этих указаниях и приказах, внезапной перемене решений и мышиной возне, рвачестве, фальшивой экономии, треске лозунгов, разбазаривании средств и дерготне нервов. Плавно, снизу, из дремучих глубин, поднимается одно огромное, облепляющее и подавляющее все благие устремления чувство. Наплевать.

Гремите в фанфары, трубите о беспримерном энтузиазме, о трудовом героизме, о всемерной экономии, о резервах, об активной жизненной позиции… Мне наплевать.

Летаете? Гниете в вокзалах, мучаетесь задержками, голодные, мерзнете, душитесь в накопителях, блюете в болтанку, клянете - за свои же деньги? На здоровье. Без рук, без ног - летаете? Туда вам и дорога.

Но каково вам было бы знать, что везет вас равнодушный, бесчувственный полуробот, которому наплевать и на вас, с вашими мучениями, и на свою кочевую жизнь, и на работу свою, опостылевшую, и на все на свете… и на вашу и свою безопасность, за которую он несет ответственность - тоже наплевать!

Только месяц прошел после отпуска, а как будто был он до нашей эры.

А может, я сгущаю краски? Может, завтра появятся исправные самолеты, топливо польется рекой, снимутся все ограничения, отремонтируется профилакторий, построится тренажерная, станет навсегда сухой и чистой полоса, телефон появится у каждого летчика и будет отвечать с первого же звонка, заработают посадочные системы в аэропортах, отладится расписание…

Ну, не завтра, положим, а так это лет через десять-пятнадцать? Стоит потерпеть немного. Мне тогда будет пятьдесят пять лет, самый расцвет сил…

Ну что ты все ноешь? Напиши что-нибудь оптимистическое, светлое. Поэзию труда. Радость от победы над стихией. Удовлетворение от своей необходимости людям. Красоту неба там… восходы-закаты, облака, сияние звезд. Ну, хоть тугие пачки денег, дающие тебе земные блага…

Не хочется. Нервная усталость порождает наплевательство как самозащиту организма. И хотя разум понимает, что этот организм везет за спиной живых людей, он все равно укрывается за расхожей фразой: а, довезем… не впервой, подумаешь…

Ничего я в Аэрофлоте не изменю. Вот я написал о неувязках и неурядицах, а ведь они все от нас не зависят. Нет топлива не в Аэрофлоте, а в стране. И быстро это не наладится. Туполев создавал свой лайнер в расчете на то, что топливо будет литься рекой - теперь из-за этого приходится растранжиривать ресурс материальной части, летая по соседним аэропортам на дозаправки. Двигателей нет - так промышленность переориентировалась на Афганистан; не я увяз в нем, а рикошетом - по мне. Пассажиров больше стало летать - это процесс объективный, так и дальше будет. Надо быть оптимистом: новый аэропорт - это же рост! А трудности при вводе его в строй - так на самом высоком уровне у нас критикуют систему планирования, борются с недостатками и в будущем - непременно наладят! А то хотел, чтобы за три года все прям так и заработало, как в МюнхенеЗато у нас безработицы нет. Министра скоро сменят - на его место придет новый министр… но самолетов новых он не даст, топлива не нальет, наш несуразный порт не закроет. И оптимизм этот, натужный, усохнет. Просто нашему поколению выпало на долю нести этот крест.

Ну что ж: это и есть трудности летной работы, это я и буду вспоминать, внукам рассказывать. Конечно, моему поколению не досталось войны, целины, прочих героических периодов; нам достался застой развитого социализма. Хватает рутины,

нервотрепки, стрессов, бумаг, неразберихи - и все это есть наша современная жизнь. А у детей наших будет своя современная жизнь, со своими проблемами.

Жаль только, что на пороге старости, очутившись лицом к лицу с пустотой вдруг приблизившегося земного завтра, наш брат, оглянувшись, увидит, что, отдав этой работе все, оказался, со своими грошами, у разбитого корыта, и -прощай, небо, полеты, расстояния… а что впереди?…"

… А вот оно, это завтра, - то, что я пытался разглядеть через дымку грядущих лет тогда, в восемьдесят пятом. Теперь в нем, в этом настоящем, купаетесь вы. Я уже ушел на землю, а те самолеты, на которых летал, все еще возят вас, только за штурвалами сидят летчики иной формации. И, пытаясь анализировать причины, по которым и сейчас продолжают падать самолеты, постарайтесь понять: эти причины пришли оттуда.

"Самолет… чуть сложнее автомобиля"

Когда снижаешься с эшелона на автопилоте и решаешь задачи с помощью одной лишь рукоятки "спуск-подъем", миллиметровыми движениями, это, конечно, тоже мастерство. Но вот, не знаю, как у других, а у меня переход с автопилота на ручное управление на высоте круга до сих пор создает еще определенные трудности.

То ты сидишь, чуть наклонившись вперед, и зримо, вместе с машиной, снижаешься, а то при подходе к высоте круга - переводишь машину в горизонтальный полет, дерешь, дерешь нос вверх, и появляется ощущение, что уже чуть ли не лежишь на спине - длинная оглобля самолетного носа такова, что увеличение угла тангажа на несколько градусов создает такую вот иллюзию.

Этот участок полета, вдобавок, загружен еще выпуском шасси и механизации крыла. После выпуска шасси необходимо еще чуть задрать нос и увеличить режим работы двигателей, а вот выпуск закрылков, наоборот, требует весьма энергичного, упреждающего и заметного опускания носа вниз: образующийся под брюхом при выпуске закрылков воздушный пузырь упруго выталкивает машину вверх. Да еще накладываются противоположные пикирующие-кабрирующие моменты от выпуска закрылков и перекладки стабилизатора; да значительное добавление режима двигателей при возросшем лобовом сопротивлении, чтобы не потерять скорость и не упасть… Короче, иллюзия, что лежишь на спине, складывается с необходимостью хорошей дачи штурвала от себя и добавления оборотов, и тут же - не проскочить бы вниз заданную высоту круга… надо снова тянуть на себя. Сложившиеся туда и обратно моменты дают остаток, который надо быстро и точно снять триммером, чтобы при брошенном штурвале машина "сама летела" - именно в этом, в "сама летит", и заключается таинство чутья машины на любом этапе полета… но это - искусство. А тут уже пора выпускать фары, точно ловить начало четвертого разворота, читать очередной этап контрольной карты, переходить на связь с посадкой…

И получается, что в процессе выполнения четвертого разворота машина иной раз не стриммирована по тангажу (странно: "триммер" - а мы говорим "триммировать"). А в процессе разворота, в погоне за директорной стрелкой, часто возникает необходимость увеличивать крен до 25 градусов. А самолет так

устроен, что при хорошем крене он опускает нос; надо и это учитывать.

И вот я, хоть и отлетал 25 лет, а на четвертом развороте, как курсант, гоняюсь за вариометром и высотой, тычу кнопку триммера, но при этом, правда, уже привычно, как дышать - краем глаза держу директорную стрелку курса в центре прибора. Мне нелегко, я напряжен, внимание собрано в тугой комок нервов. Сложный это этап, надо его как-то заранее растягивать по времени.

Это не кокетство. Я как-то сидел у подруги нашей, Раисы, в рентгенкабинете; она разглядывала еще мокрый снимок перелома предплечья. Ну, Рая - признанный мастер, рентгенолог-онколог, стаж, опыт… а тут ее попросили посмотреть и проконсультировать банальный перелом. Она мгновенно сформулировала: "Косой, со смещением, оскольчатый… Света, дай атлас, я все время путаю: локтевая кость или лучевая…"

Не увидел я через ее плечо ни того смещения, ни того осколка; Рая профессионально растолковала и показала мне… да, мастер… а вот "локтевая, лучевая… мелочи - хирург разберется…"

И Рае передо мной кокетничать нечего: мы знаем и уважаем профессионализм друг друга пятнадцать лет. Просто все знать, все уметь - да еще нокаутом - невозможно. Мастерство определяется по очкам, по рисунку, по стати, по мелодии Дела.

Троечнику непонятно? Пусть берет тогда лопату и усердно копает свою канаву, и пусть не обижается. Может, за усердие Бог и ему откроет мелодию Дела. Но Божье озарение приходит чаще к тому, кто терпеливо, вдумчиво и творчески набирает и набирает очки, растет над собой и совершенствуется, таки стремясь к нокауту.

Конечно же, Раиса определила, вспомнила ту кость сама, по привычным признакам, справилась. И я в своем полете справляюсь. Но на четвертом развороте, да еще после длительного перерыва, я знаю, будет трудно, даже мне, опытному капитану и инструктору. Может, это только мне так… но опыт подсказывает, что другим тоже сложно: просто это такой сложный этап на нашей машине.

И вот, в этот, трудный для меня момент на штурвале чувствуется железная, надежная рука сидящего справа проверяющего, уверенно подправляющая мою шероховатость.

Значит, когда будешь вводить в строй человека или просто натаскивать второго пилота, помни, что и ему здесь поначалу очень трудно. То есть, часть его работы здесь придется взять на

себя, а потом, из полета в полет -старым надежным методом: от простого к сложному… пока не выработается устойчивый стереотип действий на четвертом развороте.

Я уважаю инструктора Сергея Пиляева. Мы вместе переучивались еще на Ил-18 и прекрасно знаем друг друга, уважаем мастерство, трудолюбие, доверяем друг другу, считаемся с оценками. Я уважаю его потому, что он - труженик. И руками своими мозолистыми пахать умеет, и любит много летать. Я налетал за год 500 часов, а он - 700. Это проверяющий не высокого ранга, а высокого класса. Он летает не хуже рядового капитана потому, что летает больше. Конечно, у кого нет недостатков. Как навесит руки… Но для дела он отдает всего себя. Стоит ли обижаться за перестраховку тяжелыми руками?

Он прекрасно знает, что я справлюсь. Но для Дела нужна гарантия. Я понял и не обиделся. Он страховал надежно, как положено.

Руководство по летной эксплуатации, РЛЭ, запрещает совмещать довыпуск закрылков на 45 градусов с входом самолета в глиссаду. Полагается закончить эту процедуру заранее, чтобы противоположные моменты успели уравновеситься и пилот не отвлекался ни на что, кроме входа в глиссаду.

А мы, практические пилоты, как раз стараемся совмещать эти два этапа. В чем тут дело?

Практика давно подсказала: какой режим работы двигателя ты подобрал при полете в горизонте от третьего к четвертому развороту, с закрылками на 28, такой режим потребуется тебе и при снижении по глиссаде с закрылками на 45. И действительно: за несколько секунд до входа, в горизонтальном полете, довыпускаем закрылки на 45 градусов. Скорость начинает падать, а тут как раз подходит глиссада: отшкаливается сверху и придвигается к центру прибора стрелка. Самолет нажатием кнопки триммера плавно переводится на снижение, и скорость, упавшая с 300 до необходимой для снижения по глиссаде 270, сохраняется постоянной. Все стрелки в куче, все стоит как вкопанное - сиди, кури бамбук, и нет нужды сучить газами.

Теория предполагает: довыпуск закрылков создает дополнительный пикирующий момент. Добавить к нему еще дополнительный пикирующий момент при опускании носа - нельзя. Жирно будет. Средний летчик обязательно не справится, прозевает и поднырнет под глиссаду, а потом вынужден будет затухающими колебаниями ту глиссаду ловить.

Повторяю для тех, кто не понял. Все моменты

уравновешиваются за несколько секунд до входа в глиссаду; ждем лишь падения скорости - чтобы оно аккурат совпало с моментом входа в глиссаду. Поймать этот момент -кайф, и экипаж, понимающий красоту захода, строго за этим следит. Перевод на снижение осуществляется мелким, незначительным, триммерным движением штурвала. И она, родная, идет как по маслу, и всем хорошо.

Мелким. Незначительным. Предварительно. Чтоб совпало. Заранее. Подгадать. Кайф…

Что, к черту, за нюансы, скажет иной начальник, из кабинетных. Среднему летчику недоступны нюансы. Ишь ты. РЛЭ - документ для средних. Исполняй. Как бы чего нехорошего не получилось из того совмещения нюансов.

Нет! Твори! Средних летчиков не должно быть. Стремиться надо. А пресловутое РЛЭ - обтекатель для задниц тех, кто его создавал, на все случаи жизни, "как бы чего не вышло". Твори разумно, твори вдохновенноТвори на своем рабочем месте - и расти над собой. Ты - личность! Ты - не троечник, которых и так - целая народная масса. Не тебя должны вести - ты веди! Учи молодых, бери на себя! Потом, на поминках - они скажут! И продолжат твое Дело, и этим будет двигаться жизнь.

Может, в полетах и не так возвышенно думалось, но те из нас, кто действительно умел летать, давным-давно освоили этот нюанс и научили молодых, и стало легче работать. А кто буквально следовал РЛЭ, тот после входа в глиссаду как начинал ту скорость ловить - как сучил газами до самой земли, так и сейчас сучит. И - видно птицу по полету, а молодца - по соплям. Прислушайтесь, уважаемые пассажиры, в салоне, сколь равномерно звенят двигатели в последние три-четыре минуты перед приземлением, и сравните мягкость посадки. Поистине, кто в глиссаде говорит "калидор", тот и в момент приземления "об полосу" скажет: "булгахтер".

Пилотирование тяжелого самолета, да, в общем, и любого, есть результат довольно тонкого анализа. Простяга, насмотревшийся в кинобоевичках авиационных аттракционов с гонками по оврагам и полагающий, что пилотирование самолета не сложнее управления автомобилем, рискует скатиться до уровня мировоззрения тех сопливых мальчиков-бизнесменов периода раннего постсоветского капитализма, которые, с такими вот взглядами, нахватали себе по первости "Тойот" да и накувыркались на них по кюветам. Иномарка, с ее кажущейся

простотой против наших "Жигулей", оказалась куда как сложнее в реальном пилотировании. Бились на них поначалу много; теперь вроде научились нюансам.

Поэтому тот авиационный аттракцион, с его кажущейся простотой, с гонками джеймсов бондов на вертолетах и акробатикой шварценеггеров на самолетах вертикального взлета (да еще после длительного перерыва!) -аттракцион этот требует отточенного и недоступного рядовым мастерства, достигаемого огромным трудом профессионалов, внутри, казалось бы, простых и ясно очерченных рамок известного всем ремесла.

Молодой пилот, пришедший в авиацию с подобными простецкими взглядами -зеленый, аж изумрудный.

- Давай-ка, паренек, ко мне на правое кресло, да и будем осваивать азы с нуля. Ты кем и на чем летал до "Тушки?" Забудь все это и запомни одно: Ту-154 - не тот самолет…

И пошла работа. Через годик, глядишь - посерьезнел человек. А потом, когда уж широкие капитанские погоны придавят плечи так, что и спина согнется, он, подводя итоги, вспомнит тебя добрым словом; вспомнит добрым словом и "Тушку" после которой летать можно хоть на чем. И, услышав из уст постороннего человека сентенцию, что "самолет - тот же автомобиль, только чуть посложнее" - молча ухмыльнется.

Ребята, вам этого не понять. Идите в аэроклуб. Хотя бы сядьте за компьютерный флайт-симулятор. Попытайтесь вникнуть. Найти ответы на возникшие вопросы: а это почему? А как действует этот прибор? А эта стрелка?

А потом, когда неистребимая зараза летной страсти приведет вас к реальному штурвалу - а сколько труда, терпения и энергии придется вложить! - вы станете другими людьми. И никогда не встрянете в разговор, чем отличается пилотирование самолета от вождения автомобиля. Вы только молча улыбнетесь про себя.

Мой экипаж приучен к красивому, уверенному и экономному заходу, он понимает его красоту и целесообразность и всячески помогает пилотирующему выполнить задачу четко и красиво. Филаретыч приучен, что мы не "размазываем коробочку", что крены четко 25 градусов, что этапы захода все слиты и перетекают один в другой, а конец каждой операции является органичным началом следующей. Он знает, что я распоряжусь излишними величинами разумно; например: небольшая потеря высоты между третьим и четвертым разворотами будет компенсирована "вспуханием" самолета при выпуске закрылков, при этом еще потеряется излишняя скорость, а Алексеич ожидает команду на увеличение режима двигателей именно в этот момент

и именно таким импульсом, чтобы красиво упредить и остановить падение скорости. Они - понимают. Как в детстве руководитель духового оркестра Алексей Сергеевич Журавлев говорил нам, мальчишкам, чтобы "не трещали", чтобы слушали друг друга… он, взрослый, пожилой человек - понимал гармонию; так вот и я сейчас понимаю. И у меня оркестр столь сыгран, что ни о каком принципе "газ-тормоз" нет и речи.

Почему мой экипаж исповедует именно этот подход? Ну, пример командира, само собой… спасибо учителям моим. Но дело еще и в том, что свободный, раскованный, слаженный труд, с элементами творчества, со стремлением найти, выучить и изящно сыграть мелодию полета - все это настраивает людей работать красиво. Это как пара рюмок в застолье - песня не пойдет, пока душа не распахнется. Вот я и стараюсь работать над душой и для души.

Конечно, "в мире нет прекрасней красоты, чем красота горящего металла", - как бравурно пелось в сляпанном на потребу дня "Танго металлургов". Однако же, в нашем летном труде тоже кое-что бывает красиво. "Во-во-во - и покатились…"

Я отдыхал как-то в ялтинском санатории и жил в одной комнате с запорожским прокатчиком. И все допытывался у него о нюансах прокатного дела - я всегда интересуюсь технологиями: как ЭТО делается? И роль человека, в особенности.

Нет, не смог он описать. Симпатичный человек, добрый, хороший, простой работяга, он не смог проанализировать, разложить по элементам, отделить главное от второстепенного и рассказать заинтересованному слушателю, в чем суть его работы - тяжелой, настоящей мужской работы по превращению раскаленной стальной полосы в реборду железнодорожной колесной пары. Многословно, часто повторяясь, путаясь в подробностях, беспомощно пытаясь сформулировать понятия, перемежая мусором мата, междометий, подыскивая слова - тридцатипятилетний мужик так и не смог описать ни работу прокатного цеха, ни собственно, свою непосредственную деятельность у валков.

А ведь таких у нас в стране - миллионы. И они, по разумению своему, считают, что самолет - это… ну, чуть посложнее автомобиля, а летчик -почти тот же "водила" автобуса.

Я задумываюсь над сложностью и напряжением труда летчика. Преодолев свое былое неразумное высокомерие капитана тяжелого лайнера, я обращаюсь к Летчику-истребителю. Вот - квинтэссенция авиации. Вот ее сливки - плод прогресса

человечества на его сложном пути. Истребитель символизирует собою острие смертоносного орудия. В любой стране истребителями становятся лучшие сыны нации, ее цвет, ее генофонд, ее богатыри, защитники.

И вот политики сводят лучших мальчишек двух государств в смертельной драке. А ведь это не просто исполнители приказов - это патриоты родины и мстителиСпециальность истребителя требует концентрации лучших человеческих качеств. И в прошедшей страшной Великой войне с двух сторон вонзали друг в друга смертельные трассы не прославленные сталинские соколы и проклятые подлые фашисты! Нет… лучшие, красивейшие, благороднейшие мальчишки, русские и немецкие, били друг друга, сражаясь за великую идею. Наши - за мировую революцию. Немецкие - за освобождение мира от коммунистического монстра. Наши - за Родину, за вдов и сирот; немецкие мальчишки - за свою Родину, за вдов и сирот… Наших воспитал комсомол, немецких - гирлерюгенд. И вот, в апреле 45-го, полуголодный немецкий подросток - с трепетом, за Родину, за Идею - садится в "Мессершмитт" и бросается на защиту столицы фатерлянда… От слабости на вираже закружилась голова… подбили… опомнился уже под стропами парашюта… удар о землю - и русские автоматы в грудь! Он плакал… от ужаса, что не может же так быть - вот так, сразу… он же воевать хотел, бить проклятых врагов… и не справился… и смерть в глаза… он плакал от унижения - худой, угловатый немецкий мальчишка, гитлеровский подскребыш… И русский солдат, отец такого же подростка, солдат-победитель, что мстил немцам за Родину, вдов и сирот… вспомнил своего сына, и, как своему бы сыну - дал этому летчику Люфтваффе, этому испуганному пацану, хорошего пинка под зад: беги к мамке! Беги и радуйся, что для тебя война кончилась!

Проклятое дело война.

Но… пока существуют государства, отечество надо защищать. И в каждой стране есть министерство нападения, стыдливо называемое министерством обороны. Но ведь кто-то же нападает первым! Нападает!

Защитнику родины доверяется новейшее оружие: самолет-истребитель. Управлять им, пожалуй, посложнее, чем автомобилем. Это уж любому понятно.

Хотя истребитель - такое же летательное средство, с крыльями, с двигателями, подчиняющееся тем же законам аэродинамики, что и пассажирский лайнер или "кукурузник".

Но за штурвалом истребителя сидит человек, готовый в любой миг отдать свою жизнь за меня, за тебя, за нашу Родину.

Дорого отдать. Зажатый в тесном пространстве кабины, затянутый в противоперегрузочный костюм, сидит он под палящим солнцем, в готовности номер один, ожидая команды - может быть, на смерть. Он всегда готов. Он - Офицер, защитник, надJжа. По моему возрасту - мальчишка, лет 25-30. У меня дочь старше.

Поступит команда, захлопнется прозрачный фонарь, и стремительное тело хищной железной птицы молнией вонзится в бескрайнее небо. И будут перегрузки, и литры пота, и азарт погони, и победа - и закроется аэродром непогодой, а топливо на исходе, а силы растрачены, и надо идти на запасной, найти и установить его данные, частоты, курсы, а топлива в обрез, а погода на запасном тоже ухудшается… Никто не поможет, не с кем посоветоваться, время мчится, а машина летит, обгоняя и те немногие минуты, что у тебя остались…

Мужайся, Офицер! Ты - лучший из лучших, и ты справишься. Ты соберешь все свое умение, все силы, пробьешься сквозь непогоду - пилот, и штурман, и бортмеханик в одном лице - на ревущем стремительном звере, не дающем ни секунды передышки, - и сядешь, и зарулишь на стоянку. Это - твоя работа. И я преклоняюсь перед тобой, брат мой небесный.

Да уж… почти как на автомобиле.

А дозаправка в воздухе? Это ж топливо в полете кончается тогда, когда экипаж уже устал, уже налетался. А надо лететь дальше. И командир корабля собирает все свои силы, все умение, все искусство, наперекор усталости - и справляется. И дальше летит, еще столько же. Каких сил, какого терпения, какой убежденности в необходимости этого сверхдальнего полета требует профессия! А там еще полигон - и надо сделать то дело, ради которого пришлось столько вытерпеть, а потом вернуться назад.

Я был не прав, в самоуверенном неведении полагая, что военному летчику, с его относительно малым налетом, недоступно тонкое искусство мягкой посадки в предельно сложных условиях. Я многого не знал и не знаю, глядя со своей колокольни на моих военных коллег. Я только к старости начинаю понимать, что это такое - интенсивная подготовка военного летчика.

А он… он только что не голодает. И живет вечно на чемоданах. Родина его развалилась, идеалы рухнули, замполиты разбежались… а он Родину все равно защищает - и будет защищать до последней капли крови. Потому что он - Офицер. А кто ж ее защитит, если не он.

Нечего делить нам в Небе - его хватит на всех. Негоже выпячивать друг перед другом свою кастовость: вы - "сапоги", а мы - "пиджаки"… Нечего меряться нам друг перед другом отдельными частями тела. Беда у нас общая: нынче рушится наша Авиация. Рушится наша жизнь. Вознесенные к высотам мастерства, постигшие сложнейшее искусство решения задач на наших стремительных небесных машинах… думаем нынче мы, Авиаторы, о куске насущного хлеба.

Границы минимума

Если в Норильске есть погода, полет туда не представляет никакой сложности. По этой трассе я летаю всю жизнь, знаю каждый изгиб Енисея и его притоков, все деревни и поселки на его берегах. Два часа полета проходят незаметно. Красноярский край для меня - родной дом, где знаком каждый уголок.

Так что в этот раз лететь было спокойно и легко. Правда, на снижении я сознательно шел чуть выше расчетной траектории, чтобы, по своему обыкновению, убрав на эшелоне режим до малого газа, добавить его только при довыпуске закрылков перед самым входом в глиссаду. Я хорошо усвоил уроки своего учителя на Ил-14 Юрия Коржавина и запомнил, какое впечатление производит такой миллиметровый расчет на молодых ребят, попадающих в экипаж к мастеру.

На этот раз экипаж у меня был мой родной, все волки, их-то экономным снижением не удивишь, однако лишний раз подтвердить, что "мы могJм", и сделать ЭТО красиво - было не лишним. Мы же не на показуху, а для себя работаем, а значит, планку держим всегда высоко.

Но тут, по закону подлости, появилась попутная тяга; по мере пересечения нижних эшелонов попутный ветер усиливался, предсказать это было нельзя, надо было исправлять положение, что мы, владея множеством способов, и сделали. Шасси, закрылки выпускались на снижении между третьим и четвертым разворотами, запас высоты таял, а вместе с ним уменьшалась и скорость; на посадочном курсе все параметры сошлись в ту самую точку, когда осталось только установить расчетный режим, дать команду "закрылки 45" - и глиссадная стрелка на командном приборе, опустившись сверху, замерла в центре. Остальное было делом техники, и пассажиры оценили мастерство экипажа по едва заметному шелесту колес о расчищенный от снега бетон норильской полосы. В таких случаях пассажиры даже иногда хлопают в ладоши; мы этого не слышим.

Назад вез меня Леша Бабаев. На эшелоне его что-то стало засасывать в сон, потому что, забегавшись в делах, он игнорировал предполетный отдых. Я же соблюдаю его свято, и семья моя создает для этого все условия: и не захочешь, так все равно затолкают в спальню, закроют дверь, и - на цыпочках…

Но хочешь, не хочешь спать - а твоя очередь: давай снижайся. У нас в экипаже все поровну, а то, бывает, и от себя оторвешь, отдашь молодому. Ну, а тут сегодня справа сидит профессор,

академик мягких посадок - я у него иной раз учусь. Нынче я ведь тоже сажал машину на "пупок" именно по усвоенной недавно бабаевской методике.

Пусть мои коллеги не удивляются. Алексею Дмитриевичу - дано было Богом то, чего не добьешься упорным трудом, хоть тресни, если у тебя нет чувства… чувства… да, да - ее, родимой. На которой сидишь. Вот Леша -ею чувствует. Ему, пилоту тяжелого самолета, дано такое же чутье, каким Бог большею частью награждает за упорный труд наших коллег-вертолетчиков, искусству которых я не перестану удивляться до могилы. А иначе как объяснишь то действо, которое творит на висении в снежном вихре мастер винтокрылой машины, упреждая еще не родившееся и не зафиксированное приборами движение - легким нажатием пальца. Он - чует! И машина висит как вкопанная -минуту, пять, десять… да сколько надо, столько и висит: пока монтажники не состыкуют ферму и наживят болты, или пока спасатель не поймает в водовороте погибающего человека и подцепит его на лебедку… или пока бортмеханик не высыплет свою щепотку песка в ужасающее чрево Чернобыля…

Восхищаясь Мастерством, с гордостью могу причислить к сонму Мастеров моего второго пилота.

Ну, что ж: Леша стряхнул дрему и взял управление. Как только тонкие движения его пальцев вызвали едва заметную реакцию машины, сон ушел. Дальше началось сотворение искусства снижения. Второй пилот изредка перебрасывался короткими фразами со штурманом, бортинженер по обыкновению молча щелкал своими переключателями и только раз, для магнитофона, пробормотал ритуальную фразу, долженствующую показать расшифровщику, что контроль расхода топлива осуществляется. А то он не контролирует… приборы-то все время перед глазами. А я, как всегда краем глаза охватывая все, в очередной раз погрузился в созерцание артельного процесса.

Люблю я свой экипаж.

Словечко затасканное и какое-то подозрительно-нелепое в полете. Это ж работа. Какая еще любовь. Вот в гараже будет разбор - там выказывай свою любовь… после второй бутылки.

А я свой экипаж люблю.

Я люблю своих ребят за то, что они, внутри себя, без напоминаний и понуканий, влекут упряжку красиво. Они чувствуют красоту Полета, они понимают искусство Полета, они делают это для себя, по зову сердца. Тогда и для пассажиров Полет превращается в незабываемые мгновения Высоты, которые

на пробеге выражаются не слышными для экипажа аплодисментами.

Не только чувство ответственности за жизнь пассажиров, нет. Хотя это, конечно, присуще моему экипажу изначально. Но главное для летчика -все-таки его Полет. Если в душе человека раскрываются Крылья - угрюмая Ответственность смущенно отойдет на второй план и укроется в их тени.

Эх, если бы каждый на своем рабочем месте так трудился.

Такие вот, может, несколько крамольные мысли сорокапятилетнего человека мягко ворочались в голове, а Леша с Филаретычем между тем плавно приближали самолет к родному аэродрому; Алексеич, как и всегда, тихо и надежно прикрывал спину.

Опыта ребятам не занимать, поэтому я сидел, держа руки на коленях, до самой высоты принятия решения. Мягко держаться за штурвал в моем экипаже не принято. Только перед самой землей я подберусь и буду готов мгновенно схватить рога и исправить возможную ошибку, если она произойдет. Для этого я долго тренировал себя, чтобы, никоим образом не мешая человеку, быть всегда готовым помочь. Это - искусство инструктора. По своему опыту полетов с разными проверяющими я сделал твердый вывод: штурвал в руках пилота должен быть свободен.

Мы оба прекрасно понимаем, что ошибаться на нашем прекрасном лайнере на малой высоте нельзя. Как нельзя, невозможно опытному музыканту, уже почти закончившему концерт, уже донесшему до слушателя дух композитора и свою интерпретацию произведения, уже заставившему неистово, до слез, колотиться в резонанс сердце - и вдруг сбиться… И - погибло произведение.

Но Леша - как раз тот Музыкант, что завершает безупречно - и вскакивают с мест в восторге, с брызнувшими слезами, благодарные слушатели…

Я сам любуюсь и не налюбуюсь творчеством Великого Мастера. Не его вина, что он не Капитан - времена такие… беспартийный… недостоин… Но он -Пилот! И это он однажды, когда мы, с мокрыми задницами, протиснулись через грозовой фронт над Уралом и ощутили всю радость жизни и достоинство Мастерства, - это он сказал тогда:

- Слушайте, мужики… я вот сейчас подумал: а на хрена нам, вот здесь -партком?

И я тогда, может впервые, всерьез задумался над жизнью.

Красноярск еще перед вылетом из Норильска пугал нас мерзким прогнозом. Там было все: и ливни из дождя и снега, и низкая облачность, и туман, и гололед, и боковой ветер, и сильное обледенение в облаках.

Филаретыч взял фактическую погоду. На самом деле давали дымку 1400. По нашим законам, выполнять заход и посадку второму пилоту можно только при минимуме погоды 200х2000, т. е. высота нижней границы облачности не менее 200 метров, а видимость на полосе не менее 2000. Это так называемые простые метеоусловия.

А тут были так называемые сложные. Сложные требуют уже искусства капитана; капитанский персональный минимум 60х800. И уж если дадут нижний край 59 метров или видимость на полосе 799 метров - капитан обязан уйти на запасной аэродром.

Ревнители законов! Вы, с пеной у рта, доказываете, что в авиации, где нет мелочей, строгое исполнение духа и буквы - обязательно. Вам легко так говорить, сидя за компьютером, с сигаретой и чашечкой кофею.

А мне предстояло решать, есть ли вот здесь, сейчас, передо мной, на самом деле границы у зыбких величин видимости на полосе и нижнего края рваных облаков. И доверить ли заход опытнейшему мастеру Бабаеву.

Да что там думать - твоя очередь, ты и заходи, вот и все решение. Только мне, капитану корабля, несущему всю полноту ответственности, придется напрячься и быть готовым помочь. И даже не помочь, а заранее проанализировать - разумом, свободным от пилотирования, т. е. удерживания каких-то стрелок на каких-то делениях приборов - и упредить, чтобы не возникло даже тенденции к ошибке. Упредить!

Может, я, в понимании некоторых, и есть самый проклятый нарушитель законов, но сейчас, в 21-м веке, большинство из тех ребят, кто летал у меня в экипаже вторыми пилотами - сами инструктора в "КрасЭйр". Вы у них спросите и прислушайтесь к их мнению насчет педагогических методов старого капитана, который умел взваливать на себя ответственность и учил летать в любых условиях.

Разве ж сможет человек научиться летать, если его, постепенно, от простого к более и более сложному, бережно и терпеливо, не подведет к самому краю опытный наставник.

Что чувствует молодой второй пилот, когда долгий и упорный труд его над собой, слившись с трудом капитана, воплощается в своей уверенной посадке в условиях капитанского

минимума?

Вот тот, кто это чувство познал - сам становится инструктором, и высшей Божьей наградой для него будет успех его ученика.

А кого не довели до такой кондиции, у кого наставник больше думал о бумажке, прикрывающей свою задницу, да как бы чего не вышло… тот летчик редко поднимется в ремесле выше ординара. Правда, зато он строго блюдет рамки. Правда и то, что такой капитан иной раз и в пределах рамок едва справляется, потому что он не приучил себя к решению нестандартных задач; да обычно такие люди на это и не способны.

И в других профессиях, связанных с риском и работой в непривычной стихии, этот закон так же справедлив. Оказывается, риск не только в том, что идешь на границе опасности и можешь влезть. Всегда ходим, да вот не влезаем же. Риск в том, чтобы взять ответственность за формирование другой личности - получится ли из ученика Мастер? И если своей работой на границе риска иные даже бравируют, то взять на себя - и вылепить смелого, но осмотрительного и мудрого наследника в профессии - решаются не все. Здесь какой-то другой, высший уровень ответственности.

От Енисейска заранее стали снижаться, чтобы подкрадываться издалека, "на газу", т. е. на режиме, обеспечивающем надежную работу противообледенительной системы. Ночь уже давно и надежно окутывала самолет звездным одеялом; бледные сполохи северного сияния остались за Полярным кругом. Под белесым в свете узкого серпа ущербной луны покрывалом облаков иногда розовели тусклые просветления над редкими населенными пунктами. Большая Мурта была скрыта облачностью; стрелка радиокомпаса, подрожав и качнувшись вправо-влево, уверенно обернулась назад: пролет.

Помня о прогнозируемом сильном обледенении, Алексеич включил ПОС с самого начала снижения. И точно: с высоты 2000 вскочили в облака, и на лобовых стеклах угрожающе стал нарастать лед. Пришлось перебросить переключатели обогрева стекол в положение "сильно". Через минуту языки мокрой слякоти уползли под верхнюю кромку стекла, а по краям, вне действия обогрева, и на щетках дворников продолжали нарастать ледяные "рога".

И тут Красноярск дал сильный ливневой снег, видимость 500. В таких условиях, а именно, в "сильном ливневом" снеге с видимостью менее 1000, заход запрещен; корячился уход в Абакан, но мы не теряли присутствия духа: это только заряд, он

должен скоро кончиться. Топлива у нас оставалось еще на полтора часа, а из наблюдателя на старте, определяющего значение видимости на полосе, "сильный ливневой" или просто "ливневой", можно выдавить нужные цифры, попросив "контрольный замер". Когда живой человек, метеонаблюдатель, сомневается на грани, решимость экипажа может чуть-чуть склонить стрелочку весов в свою сторону.

Я стал аккуратно нажимать, и диспетчер, работающий в паре с метеонаблюдателем, разрешил заход, но пока цифру не называл: значит, сомневаются в истинности этих 500 м, идут дебаты либо по видимости, либо по интенсивности снегопада. Может, привирал известный своей ненадежностью прибор, замеряющий ту видимость, а на глаз видимость лучше; может, кончался заряд - но нам шли навстречу. Мы сбавили скорость до минимально допустимой, выпустили заранее шасси и закрылки и тянули время, постоянно поглядывая, есть ли на данной скорости запас по углу атаки.

В облаках покачивало. Обледенение было сильное, Леша держал скорость на 20 км/час больше обычной, а я контролировал, не слишком ли близко мы подошли к границе сваливания. Но запас по углу был достаточный, Леша держал режимы строго, в кабине царила обстановка делового напряжения и взаимоконтроля, и я радовался, что успели снизиться заранее и нет той спешки, что ведет к ошибкам.

Протянули третий разворот, получили разрешение снижаться 400 к четвертому. Диспетчер круга дал видимость 1450 и отпустил на связь с диспетчером посадки. Пока читали карту, подошел четвертый разворот, и я стал подстраховывать Лешу: у него движения становились все мельче и суетливее, штурвал чуть зажат - ясно, напряжение велико. Предложил помогать - Леша отрицательно покачал головой и все ловил триммером усилия на штурвале. Ну, работай сам. Я рядом, как пружина, готов подхватить, если что.

Здесь главное - не разболтать машину по тангажу, пока строго держишь директорную стрелку в центре. А штурман следит по своим средствам, и получается комплексный заход.

Ветра практически нет, полоса сухая, сцепление 0,5… а было совсем недавно 0,7 - значит, снежку уже насыпало. Осевой линии не будет видно, значит, я строго контролирую, куда Леша направит центр масс самолета. Движение должно быть точно параллельно оси полосы. Болтанки тоже нет, и это хорошо. Да, фронт очень малоподвижный, стационарный, мы же на метео глядели карту. Но из-за тепла в облаках обледенение будет до

самой земли. Видимость по огням высокой интенсивности получается более 2000 - все параметры как раз подходят для посадки второго пилота… по бумагам. А я сомневаюсь.

Леша держит параметры на глиссаде. Скорость 280, стрелки в центре, вариометр замер на цифре 4, запас по углу атаки большой, курс практически постоянный. Скорее всего, садиться будет он. Но окончательно я решу на высоте принятия решения, метрах на восьмидесяти: если будет видно хотя бы огни торца…

Пилоту, конечно, обидно, когда с самого эшелона корячился, старался, все выдержал, подобрал, свел стрелки в кучу, с мокрой спиной, все подготовил… а сливки снимет капитан… Такова официальная технология работы экипажа… как бы чего не вышло… Но технология - общая и усредненная, а Леша Бабаев - Мастер, не чета иным проверяющим.

Лишь бы не было светового экрана в снегопаде - тогда придется садиться без фар, практически вслепую, на ощупь. Тут уж, извини, тут решает безопасность, это - грань. Без обид - тут возьму управление я.

Метров со ста пятидесяти по курсу проявилось светлое пятно. Включил фары: серебристые нити снегопада тянулись навстречу. В общем, экран есть, но слабенький, сквозь него вполне просматриваются огни. Но их все время что-то смазывает, какие-то странные уплотнения.

Внизу рваными клубами стояли столбы тумана: то ли облачность до земли, то ли испарение свежевыпавшего мокрого снега… и огни вроде видно, и в то же время их периодически закрывают эти… эта рвань.

Я вспомнил, как недавно в Горьком экипаж внезапно попал в такую ситуацию на самом выравнивании. Земля, уже было открывшаяся "зеброй" торца полосы, закрылась белыми клубами, капитан не решился садиться, дал взлетный и от самого бетона ушел на второй круг - да неудачно, размазал уход: пока двигатели выходили на обороты, машина плюхнулась, уклонилась вбок, сбила два фонаря и только потом отделилась и ушла в ночную туманную рвань - и на запасной…

Помня об этом случае, я заранее предупредил экипаж: "Посадка по радиовысотомеру" и приготовился подстраховать именно момент начала выравнивания. Леша шел как по ниточке - да и садись тогда сам, а я страхую.

Филаретыч четко считал своJ: "Двадцать метров, пятнадцать, торец, десять", - я хотел чуть, самую малость подобрать штурвал, следя заодно, чтоб больше ни один орган управления не дернулся. В этом, именно в нервах, кроется причина большинства

ошибок на посадке. Но второй пилот выполнил предвыравнивание сам, и - точно в ту долю секунды, когда надо. Вертикальная скорость приближения к земле немного уменьшилась - как раз на столько, чтобы гарантировать мягкое приземление.

Самолет вскочил в клубы тумана, на секунду в разрыве мелькнули первые знаки и снова скрылись в белой мелькающей мгле; фары разрывали ее на бесформенные клочки.

На пяти метрах земля проявилась сквозь туман, и Леша плавно стащил газы до упора.

- Пять! Четыре! Три! Два! Метр! Метр! МетрНоль! - торжественной медью звенел голос Филаретыча, - и вот мы все уловили где-то сзади едва заметную вибрацию. - Касание! Перегрузка единица!

Великий Мастер Алексей Дмитриевич Бабаев был верен себе.

На пробеге машина то вскакивала в налетающее белое пятно тумана, то вновь выскакивала в черноту, и тогда по сторонам четко определялись две строчки огней. Движение замедлялось; перед самой рулежной дорожкой туман снова закрыл пространство, и я чуть не на ощупь свернул с засыпанной снегом бетонки на перрон. Столбы пара стояли кругом перрона, и с земли действительно страшновато было представить, как это самолеты находят дорогу на родной аэродром.

Ну, и какими параметрами, каким минимумом мерить такую посадку? И как бы в данной ситуации действовал на нашем месте ревнитель законов? Вроде бы 1400х150, но ниже этих 150 висела рваная мгла, просвечивающая, клубящаяся -однако периодически позволяющая видеть огни подхода, и торца, и знаки. Контролировать ситуацию я вполне смог. Но кто бы на земле дал гарантию, что я - проконтролирую?

А руководящие документы твердят свое: 80х1000 - и все.

Не было 80, не было и 20, а было 5 метров, но сесть было возможно; мы и сели.

Здесь все решает капитан. Перед отпуском

Как всегда водится, перед отпуском, да еще летом, нам наставили невпроворот рейсов, и все ночью; получилось три ночи подряд. Мы их вытерпели, вымучили, и, когда после третьей ночи по прилету утром я увидел в плане полетов против своей фамилии еще ночной резерв, то решил, что надо плюнуть на все и выспаться впрок, сколько влезет: чем черт не шутит -глядишь, из резерва еще рейсик придется дернуть… Летом такое очень часто выпадает: едешь в резерв и набираешь с собой впрок барахла - хоть в Норильск, хоть в Сочи… чаще попадается таки Норильск, и теплое барахло в сумке не лишнее.

Выспаться "сколько влезет" получилось три часа: внучка маленькая подняла. Жили мы в то время вместе с детьми в одной квартире, и при грудном ребенке отдохнуть перед рейсом не всегда удавалось.

Ехал в резерв с тайной надеждой, что - а вдруг! - удастся поспать на неудобной профилакторской койке, ну хоть часа четыре…

Но летная судьба неумолима. Только переступил порог АДП, как старая, бывалая тетя-диспетчер огорошила:

- Привет! Давай, командир, готовься на Владик с разворотом.
- Что - совсем некому лететь? - с тоской спросил я.
- Нет, почему же: ночной резерв и полетит. Давай, давай.

Ночной резерв был я и мой экипаж. Ну, судьба.

Мой экипаж, по иронии судьбы, был как раз-то и не мой. Мои ребята все как-то расползлись: Колю вместо заболевшего второго пилота временно забрал к себе в экипаж мой коллега; у Филаретыча подошла полугодовая комиссия; Алексеичу добыла путевку в Сочи пробивная супруга. И последние рейсы я летал с разными экипажами; ни с кем из нынешних, кроме второго пилота, до этого мне летать тоже не приходилось. Но инструкторский допуск позволял летать с незнакомым и неслетанным экипажем, и только от моих способностей зависело, как мы будем работать: дружно и спокойно или на нервах.

Ладно, Владик так Владик. Не забывай, Вася: крайний перед отпуском полет для тебя еще ни разу простым не был, так что - повнимательнее.

Сразу проблема: Владивосток дает хороший прогноз, ну, временами дымка 1300, а вот ближайший к нему запасной, Хабаровск, обещает туман 500, и улучшение ожидается только через полчаса после того времени, как мы прилетим к ним на запасной из закрывшегося Владивостока. То есть: дойдем до высоты принятия решения в Кневичах (так называется владивостокский аэропорт), убедимся, что там закрыто (не дай Бог!), примем решение уйти в Хабаровск, долетим до Хабаровска… и еще полчаса. Только тогда по прогнозу можно тот Хабаровск запасным брать.

Значит… значит, надо бы задержать вылет из дому на полчаса. Тогда все сроки придут в соответствие, и к моменту прихода на запасной в Хабаровске начнет действовать его прогноз, обещающий то гипотетическое улучшение. Таковы правила принятия решения на вылет.

Наше командование так и рекомендует: если не уверен, или срок летного прогноза получается попозже - лучше не торопиться с вылетом и задержать рейс, чтоб уж с гарантией.

Да какие там гарантии. Прогноз погоды - это "научно обоснованное предположение о возможном состоянии погоды" в таком-то пункте, в такие-то сроки. Или не в такие, а… м-м-м… вот в этакие.

Засел я на метео за синоптические карты. Кумекали с синоптиком, что ж там за условия, чем должен быть бы вызван этот прогнозируемый туман, какие барические системы влияют, когда там наступит рассвет, прогреется и приподнимется ли туман до нашего прилета на тот запасной…

Получалось, что они ожидают под утро: антициклон, туман выхолаживания… к прилету… так, сколько это будет по хабаровскому… ага - половина одиннадцатого…, если солнышко прогреет, то к прилету, может быть, начнет рассеиваться…

Да, надо бы, конечно, задержать вылет на полчаса, а лучше на час. Но… как уложиться в рабочее время экипажа, когда полет "с разворотом" по рабочему времени впритык, больше не влезает: час до вылета, да в воздухе туда-обратно… да час послеполетного времени, да задержка… Здесь время работает против нас, зато - на инспектора по безопасности полетов.

Это, если экипаж перелетает пять минут больше нормы, он - нарушитель. А если четвертую ночь подряд не спавши путем, но уложится в бумажную норму - то вроде и ничего особенного с той безопасностью полетов.

Зачем бы пассажирам знать эти тонкости. Самолет наш, с "бизнес-классом", по тем временам - под особым контролем…

лучше не задерживать.

Надо искать другие запасные. Старая, опытная диспетчерша давно уже запросила и Комсомольск, и Завитинск, и Южно-Сахалинск… только что не Магадан, но тот уж сильно далеко. Топлива залито под максимальную взлетную массу - хватит и до Сахалина, была бы там погода. Но на Сахалине тоже туман, а поближе вот, Воздвиженка… Короче, командир, тебе решать… но лучше бы не задерживать рейс.

Завитая и Воздвиженка - военные аэродромы, и о давнем полете на один из них я вспоминаю до сих пор с содроганием: это такое место, где нас вообще не ждут. Брать запасным дальний аэродром и намечать рубеж ухода на него где-то еще до Хабаровска, не зная фактической погоды Кневичей… что-то не очень хочется.

Мысли завертелись. Капитан на то и капитан, чтобы выбрать верный, надежный вариант и уж не дергаться потом в полете. А их, этих вариантов…

Но тут пришел прогноз Комсомольска, с прекрасной погодой, и все варианты разом испарились. Теперь можно лететь на Владик, запасной Комсомольск, топлива аккурат хватает.

Да еще, пока сидели и ждали в самолете загрузку, подошел в кабину сменный начальник аэропорта, бывший наш коллега, то есть, человек, разбирающийся и в тонкостях принятия решения, и в тонкостях нарушения околополетных законов. Как оказалось, фактическая загрузка на тонну меньше расчетной: не возьмете ли лишнюю тонну топлива, которое у нас намного дешевле, чем в Кневичах? Чтоб же там поменьше заправлять на обратный путь, подешевле. Или даже полторы? С учетом, естественно, вашей заначки.

Вот - свой человек, нутром понимающий проблему.

Подсчитали, залили полторы сверх расчета, чуть не полные баки. Прогноз Кневичей хороший, Комсомольска - отличный. И полетели. С заначкой топлива оно как-то повеселее будет.

Перед самым Хабаровском Владик, несмотря на хороший прогноз, закрылся туманом.

Мы подсчитали прогнозируемый остаток топлива на высоте принятия решения во Владивостоке: получалось где-то на два часа с хвостиком. Лету от Владика до Комсомольска, через Хабаровск, по расчету - час двадцать. В Хабаровске уже утро - вон солнце бьет в глаза; погода звенит, сверху даже видно аэродром сквозь легкую дымку… а прогнозировался туман. Во Владике же

наоборот: прогноз был хороший, а по факту - вот он, туман. Можем рассчитывать, что, уйдя из Владика, сядем здесь; и не нужен уже тот Комсомольск - он нужен был только для принятия решения на вылет.

"Так, может, сразу здесь и подсесть?" - скажет пассажир.

Ну давайте подсаживаться при малейшем сомнении. А вдруг по трассе гроза. А вдруг, пока будем лететь до того Владивостока, да и закроется Хабаровск… и Комсомольск… Может, тогда вообще не вылетать?

Зачем же заранее паниковать.

С чем связан туман в Кневичах? Фактическая погода была все время "ясно", "ясно", и вдруг сразу: "туман 700, вертикальная 90". Рядом море -может, заток с моря, как в Магадане? Ну-ка, давай, запроси погодку за два срока подряд, нужна динамика. Какова плотность тумана, стабильна ли вертикальная видимость, какой прогноз на ближайший час? Без изменений? Понятно: это заток с моря - язык низкой, до земли, облачности. Ветра нет, это надолго. Десять утра… может, прогреется и приподнимется…

Короче: нам за налет платят? За налет. Мы профессионалы или где? Хабаровск, Комсомольск - в антициклоне? Открыты? Топлива хватает? Идем на Владивосток, до высоты принятия решения, а там видно будет.

Вошли в зону Кневичей. Диспетчер сразу запросил наш минимум погоды, остаток топлива и запасной аэродром. Я поинтересовался его свеженькой погодкой и попросил "получше замерить". Этот короткий диалог означал примерно следующее:

"Опытный ли у вас капитан? Уверен в себе?"

"Конечно. А вы готовы довериться его мастерству и дать нужную видимость на старте?"

Пообещали замерить еще раз. Идут навстречу.

Минимум там 70/900. Курсо-глиссадная система у них всегда устойчива по курсу, но есть у нее особенность: заметно гуляет глиссада. А вот ветерок на кругу будет попутный. Надо учесть все нюансы и подготовить экипаж. Ребята -не новички, а туман - не самое страшное явление; нужны только крепкие нервы и настрой на спокойную работу.

Я озадачил экипаж, "кому нести чего куда". Как всегда: второй пилот держит крены по авиагоризонту до касания - вполне возможно, что там нижний край не 90, а будут столбы тумана и рвань до самой земли. Его задача - не допустить случайного

крена у земли, чтобы машина не скользнула в сторону.

Штурман бывалый: на мое напоминание, что заход с комплексным контролем по всем системам, что будем садиться с использованием радиовысотомера и нужна четкая диктовка высоты, только кивнул головой.

Бортинженер, по отзывам моих коллег, очень организованный, должен надежно прикрыть спину. Никакой самодеятельности с режимами двигателей: только по моей команде, особенно малый газ.

Проверяющий, старший бортинженер, спит себе в салоне на свободных креслах. Он нам сейчас не нужен: меньше толкотни и шуму в кабине.

Дали снижение. Кругом "миллион на миллион", впереди уже синел морской горизонт, и хорошо виден был тот язык тумана, через который нам предстояло пронырнуть, чтобы в серой мгле нащупать бетон.

Попутный ветер не стихал, пришлось тормозить интерцепторами. Во Владике при заходе с прямой такая особенность: расчет расчетом, но пять-семь километров запаса по дальности не только не помешают, а просто необходимы. Сыплешься с эшелона, а километры тают все равно быстрее, чем высота, и на кругу едва-едва успеваешь погасить скорость для выпуска шасси, а тут вот она уже, глиссада.

Как я ни старался, а на высоту круга вышел с приличной скоростью. Как назло, давление на аэродроме было больше 760, и на эшелоне перехода, при установке в окошечке давления аэродрома, на высотомере добавилось метров сто лишней высоты. Уже отшкалилась сверху прибора глиссадная стрелка. Круг дал нам снижение.

Стоп. По правилам, диспетчер дает снижение только при видимости на полосе не хуже минимума. А нам пока ее вообще не сообщают. Надо запросить до снижения, чтобы записалось на магнитофон, прикрыть себе задницу.

На мой запрос о видимости диспетчер живо среагировал:

- Сохраняйте высоту 1200; замеряем.

Черт возьми. Запас перед снижением по глиссаде - секунд десять. Стрелочка резво опускается к центру. Вот дошла, перешла, опускается дальше… Долго они будут замерять?

Ну. Ну! Ну же! Я и так шел чуть выше глиссады и мучительно пытался ее догнать, не выходя за ограничения по скоростям, и всей шкурой ощущал, что не учел, не учел попутник на кругу, не вписываюсь… и экипаж это видит!

Глиссадная стрелка зашкалила внизу прибора. Скорее же

замеряйте!

Эх… уже не догнать. По высоте мы явно проскакиваем.

Через десять секунд диспетчер круга дал результаты контрольного замера:

- В начале полосы видимость 900, а дальше 700…

Ага, понятно. Доверяют.

- Снижайтесь по глиссаде.

А куда: уже зазвенел маркер дальнего привода, закачалась стрелочка радиокомпаса, у них по схеме пролет дальнего на высоте 780 метров, а у нас высота еще 1100.

Стоп, Вася! Ты - опытный капитан и на синдром "держи козу" уже не купишься. Сколько было случаев, когда вот так, в спешке, экипаж начинал в облаках догонять глиссаду, да так резво, что, бывало, и обгонял ее, и у земли уже не успевал выхватить… Давай-ка сделаем кружочек.

Я еще заранее настроил экипаж, как правильно уйти на второй круг, и теперь, может, первый раз в жизни так спокойно, на номинале, мы ушли с высоты 1000 метров и выполнили заход по схеме над закрытыми белым одеялом тумана горушками.

Тем временем дали видимость 1300. Туман явно приподнимался. Мы висели на глиссаде в ясном небе, а под нами расстилалось море плотного белого тумана; и мы вошли в него на высоте 300.

Серо, хмуро, по стеклам побежали дождевые капли; мы зажгли освещение приборов. И весь заход сконцентрировался для нас в показаниях нескольких стрелок.

Я строго держал параметры. Глиссада гуляла; я ловил себя на том, что скорость уменьшается и хочется добавить режим, но взгляд на вариометр выяснял: вертикальная-то полтора метра вместо расчетных четырех - значит, все-таки глиссада гуляет зигзагом вверх-вниз, и я сейчас как раз иду вроде как вверх. И точно: через несколько секунд, выдерживая все так же точно в центре директорные стрелки, я убеждался, что вот, вот - вертикальная снова увеличивается, и приборная скорость тоже растет следом; значит, я таки гоняюсь за пологой, едва ощутимой синусоидой глиссады.

Да и попробуй-ка за нею не гоняться. Пилот приучен строго держать стрелки в центре прибора - это уже рефлекс. Ну, попробовал я потерпеть, не гнаться, а выдерживать по вариометру: четыре метра в секунду. Глиссадная стрелка плавно ушла на точку, полторы, две точки вверх, потом поползла вниз, пересекла кружок центра, на точку ниже, на две…

"А вдруг это попутный ветер выпирает нас выше?" Плюнул, одним движением штурвала догнал глиссаду, тут же выхватил; не

совсем удалось… "с этими задними центровками… мастер, твою мать… да когда же она стабилизируется… установи 4 метра, 4 метра, держи, держи 4 метра… Нервы, блин…"

Конечно, усталость сказывается, да четвертая бессонная ночь…

Пока внутри шла работа, я, голосом, полным благодушного спокойствия, лениво так объяснял, вроде как про себя, но чтоб слышно было всем:

- Главное, ребята, это стабильность вертикальной и режима двигателей. Все следим за вертикальной. Держим четыре, держим четыре… а вот сейчас должен быть сдвиг ветра… вот, вот он - режим 85! Режим 87! Так, скорость растет, режим 84! Убери еще процентик. Так. А теперь поставь как было. Сколько там - 84? Вот и держи 84.

- 84 стоит, - продублировал бортинженер.

- Выше 20 идем, - подсказал штурман. - Курс-глиссада. Уходим ниже. Ниже пошли. Уменьшить вертикальную.

- Видишь - гуляет глиссада? - спросил я, не отрываясь от стрелок.

- Да вижу. Я контролирую по удалению и высоте.

- Хорошо. Она ближе к полосе успокоится.

Нормально работают ребята. Спокойно. Удалось установить в кабине эту атмосферу, когда все уверены в том, что мы справимся, что капитан спокоен и даже чуть вроде как с ленцой… обычный заход… не впервой… Да и с чего уж так волноваться.

А внутри - работа: вертикальная… вертикальная… режим… Стриммируй. Брось-ка на секунду - сама летит? Расслабься, усядься поудобнее. Вертикальная… Высота… Пора бы уже и огням проявиться…

Серая мгла сгустилась вокруг. Как и не было полминуты назад яркого, режущего глаз солнечного сияния и голубого неба. Как будто в сырую, недотопленную парилку вошел, и кругом оседают капли конденсата, ползут по стеклу… Где огни подхода?

- Ац-ценка? - голос штурмана тверд и чуть отдает уверенной лихостью.

Мрачновато впереди, и никаких признаков земли. Я чую: она вот, рядом, надвигается. Но не видно ничего в серой, давящей мгле.

- Дер-ржу по приборам! - четко откликается второй пилот.

- Реш-шение?

Ну, какое тут может быть решение… Я тяну еще секунду, другую… Курсовая стрелка стоит точно в центре, тут без проблем - идем строго по оси. Главное - глиссада и вертикальная, и

главнее - вертикальная скорость, ее постоянство: четыре, четыре, четыре… И глиссада вроде стабилизировалась, то есть, ее "синусоида" вблизи земли стала почти прямой линией, и мне, казалось бы, должно легче пилотировать - да только клин отклонений я сужаю своими нервами.

Какое решение… Сейчас, вот-вот, проявятся огни. И будут они строго впереди - я в это верю, всем своим существом. Ага: вон что-то замаячило внизу, выделилось на общем сером фоне.

- Садимся, ребята. - Голос мой бесцветен. Подумаешь, невидаль: в тумане сесть.

И тут же в верхнее поле зрения, над козырьком приборной доски, в которую я неотрывно гляжу, в белесой мгле вплывает поперечная цепочка бледных огней: световой горизонт… и продольный ряд огней - точно перед нами. Ну, я же был уверен, что по курсу иду точно.

Земли пока не видно, только огни. Я держу стрелки.

Вертикальная четыре. Глиссада поехала, поехала вниз. Этого быть не может, это явно ложное срабатывание, помеха, нонсенс… но на всякий случай я чуть, самую малость, едва-едва, кнопкой триммера отклоняю штурвал на миллиметр от себя. Я очень хорошо знаю, что такое - нырнуть под глиссаду вблизи земли… Вертикальная пять…

- Следим за вертикальной!

Пошел отсчет штурмана по радиовысотомеру. Я еще не врубаюсь в суть диктуемых цифр; мне пока все равно, пятьдесят или сорок - но между этими названиями десятков метров - оставшегося расстояния до земли, несущейся нам навстречу со скоростью семьдесят метров в секунду - проскакивают остро необходимые мне слова:

- Вертикальная пять! Вертикальная пять!

И я чуть беру штурвал обратно на себя - на миллиметр. Теперь темп приближения к земле стабилизировался: по пять метров в секунду.

Последний взгляд на скорость: 270.

- Двадцать метров, вертикальная пятьТорец, пятнадцать, вертикальная пять! - одновременно с докладом штурмана над козырьком кабины проявляются и расходятся в стороны зеленые входные огни… и я утверждаюсь в мире знакомых и родных ориентиров: "зебра" и цифра "25" торца, желтовато-серый бетон, две цепочки тусклых огней, пунктир осевой линии, подплывающие знаки… руки автоматически делают привычное дело… замерла… раз, два, три! Добрать, замереть… покатились.

Конец полосы теряется в тумане. Где 8-я рулежка? Краем уха: "240! 230! 220!" Ага, притормаживаю… "200!" Торможу!

- Сто восемьдесят! Сто шестьдесят! Сто сорок!

- Реверс выключить!

Слева далеко впереди замаячила 8-я рулежная дорожка.

- Доложи посадку. Дай нижний край 70 метров. Готовим к выключению второй.

Убрать механизацию, триммера нейтрально.

Так… вот, вот сопряжение с рулежкой; полегче, полегче с тормозами; переключить на большие углы… легонько "балду" влево, по разметке, по разметке… освободил.

На перроне туман. Потихоньку зарулили, выключились. Спасибо, ребята. Спина чуть влажная, пульс в норме. Удовлетворение. Усталость. Но внутри грызет: "мастер… твою мать, уж что-что, а заранее снизиться-то и погасить скорость до высоты круга мог же. Оправдания найти можно всегда… но - мог же предвидеть…"

Вошел заспанный проверяющий: "А чJ - туман? Ну, вы, блин, даете, спецы".

Колеса горячие. Но, извините, конца полосы не видели, пришлось жимонуть тормоза до упора, на всякий случай. "Всякие случаи" тут бывали, на нашей еще памяти.

Солидно шли по перрону. Обошли американский MD-89 с надписью "ALASKA". Как раз туман прогрелся и стремительно рассеивался, обращаясь в рваную низкую облачность - и первый луч низкого солнца ударил в глаза. В кабине женщина-пилотесса, кудри до плеч, в шикарных темных очках, в роскошной форменной куртке, с множеством нашивок, изящные погончики на узких плечах… Помахала нам ручкой в открытую форточку: привет, коллеги! Мы прикоснулись к козырькам - женщину-пилота уважаем. Она ест тот же нелегкий хлеб, и у нее тоже мокрая спина иной раз. И наверно она тоже сейчас думает о том, как бы его вырвать денек да окучить между рейсами пять соток картошки…

И поволоклись в АДП. На крыльце постояли, покурили.

Эх, молодцы ребята. Профессионалы.

На метео поставили заход по минимуму погоды. Пошли прогуляться по вокзалу: может, откроется ларек, поймать бы коробку сайры… В зеркальных стеклах отражалась вся "красота" потасканного экипажа. Старый, сивый, оплывший, согнувшийся дед, с мешками под красными глазами, серая морда… и за ним, такие же красноглазые, только помоложе; рыщут, как те мангусты, где б чего насчет пожрать.

Перед глазами стояло сияющее свежее лицо американки:

"Привет, коллеги!"

Вася, подтянись. Ты летчик или кто. Ты - мастер, тебе цены нет, хоть перед ребятами держись. Держись, старик, люди смотрят. Ты - Капитан!

…Назад летели в ясном небе. Туман остался позади. Сон прошел. Второй пилот набирал высоту, а я, с внезапной злостью, дрожащими губами, вдруг сказал:

- С-суки… такая работа… такие мастера… а - за гроши…

Вершина

В Ростов я летел с новым вторым пилотом: попросили обкатать человека из другой эскадрильи после длительного перерыва. Ну, как всегда, туда лечу я, товар, так сказать, лицом; обратно давай ты. И, как всегда перед новым вторым пилотом, я старался выложиться полностью.

Задача стояла такая: посадить пустую машину с задней центровкой на короткую, выгнутую вверх коромыслом ростовскую полосу, при температуре окружающего воздуха плюс тридцать и возможном сдвиге приличного восточного ветра.

В процессе захода и посадки я как всегда рассказывал, что и как, сопровождая рассказ показом руками. Вернее, делал руками, но сопровождал каждую операцию кратким комментарием.

Была термическая болтанка, машину то мягко качало, то резко встряхивало над клочками черной пашни, где восходящие потоки мощнее. Над донской степью ветер, с местным названием "калмык", гулял свободно, как свободно стелется над ковылем лихой калмыцкий джигит - кажется, будто плывет, а не скачет. И в этом ветре машина шла на полосу чуть боком, ровно и спокойно. Автопилот с включенным тумблером "В болтанку" смягчал толчки упругих воздушных потоков; я мягко придерживал неподвижные рога штурвала.

В отличие от других самолетов, на Ту-154 при включенном автопилоте работа рулевых агрегатов не передается на штурвал, а только на рулевые привода. Штурвал остается неподвижным при любой болтанке. А на приборной доске планочки прибора ИН-3, непрерывно двигающиеся в разные стороны, показывают, как интенсивно работает система устойчивости-управляемости, обеспечивая пилоту комфортное управление.

Где-то метрах на двухстах ветер изменил направление и задул строго в лоб; мы переждали пляску скоростей, я добавил один процент оборотов, и машина повисла в ровном приземном потоке.

На высоте 60 метров отключил автопилот и, так же мягко придерживая рога штурвала, подвел машину к торцу полосы. Над большой белой цифрой "40" и рядом белых же, поперек торца, полос "зебры" успел краем глаза заметить скорость по прибору: стрелка устойчиво стояла на 250. Все удалось. Пунктир осевой линии подплывал строго под нас. Под четкий отсчет Филаретыча "десять, пять, четыре, три, два, два, метр, метр" я убедился, что машина замерла на полуметре и ждет толчка о набегающий уклон полосы, установил двигателям малый газ и отдался

сложному чувству тикающего внутри меня пилотского таймера.

Подплыли первые знаки, ушли под крыло. Вот оно, это мгновение! Чуть ощутимым движением на себя я подставил грудь машины под угасающий поток; остатки подъемной силы поддержали лайнер на ту долю секунды, когда посадочные знаки были уже передо мной и тоже уходили под крыло… замри!… Мягчайшая бабаевская посадка.

Алексею Дмитриевичу Бабаеву, Великому Мастеру Мягких Посадок, уже за семьдесят; и мне уже за шестьдесят, а я все вспоминаю тот восторг, то упоение, которое испытывал от его невесомых, божественно-прекрасных посадок. Так нежно ласкают друг друга губы влюбленных… лучшего сравнения не подберу.

…Мягчайшая бабаевская посадка - и вся полоса еще впереди. Когда выкатились на бугорок, реверс уже притормозил машину до такой скорости, что тормоза совсем не понадобились, и я чисто формально давил педали, следя по манометру, чтобы давление в тормозных механизмах не выходило за какие-то 40 атмосфер… а бывает, и 150 давишь. Под горку ползли, и на 3-ю рулежную дорожку срулили практически без тормозов.

И тут вот, на бугорке, меня вдруг пронзило ярчайшее ощущение полноты бытия, осознание вершины мастерства, да просто счастья… и в то же время сердце сжалось пониманием того, что все это - преходяще и скоро конец: вот, к примеру, как с этого бугорка. Если и можно словами передать этот букет чувств, то наиболее емкое выражение будет: мудрая грусть вершины.

Я вполне, абсолютно объективно, осознал, что достиг в своей работе -именно как пилот, ремесленник - высочайшего уровня. Как инструктор - нет, тут еще работать и работать над собой, но как пилот я - на вершине. Это не радость первого обладания, не упоение постижением нюансов желанного мастерства; все эти восторги позади. И это уже далеко не то робкое чутье машины, которое испытывал я в медовый месяц первых лет полетов в качестве капитана. Сейчас все переплавилось, вылежалось и вызрело. Молодое игристое вино перебушевало, отстоялось, и получился истинно прекрасный, совершенный напиток: Мастерство.

Я спокойно отдаю себе отчет: да, на этой машине я могу решать задачи в любых условиях. Мало того, я на ней один из ветеранов, и абсолютное большинство молодых летчиков именно от нас, стариков, и от меня особенно, ждJт постоянных

проявлений этого истинного, неброского, добротного мастерства. Как костюм истинного джентльмена: стиль, силуэт, добротность - все незаметно, но сидит как надо, без изъянов, а украшение - маленькая заколка для галстука с настоящим, изредка посверкивающим брильянтом.

Вот и приходится добротно и вдохновенно работать, выкладываясь перед каждым новым пришедшим в экипаж человеком; и посверкивающее украшение - та редкая посадка, что я иногда прошу у второго пилота… обычно я им все посадки отдаю - набивайте руку… ну, иногда выпрошу одну себе. И если Бог даст - выпадает счастье вот такой, как нынче, бабаевской посадки, когда замрешь - и не можешь ощутить, коснулись ли двенадцать колес бетона или еще нет. И тонкий длинный шлейф дыма вьется за раскручиваемыми колесами…

Потом этот новый человек, перемывая косточки старым капитанам в курилке, расскажет, как ЭТО делается у Ершова, как - у Солодуна, Бреславского, Репина, Пензина, Якушева, - у десятка старых ездовых псов красноярской школы. Может, что-то профессиональное и у него отложится внутри. И тем наша школа продолжится.

Мы жизнь свою положили к ногам Авиации, мы любим и с гордостью носим свою форменную одежду, и душа болит за свой, невыдоенный, распирающий вымя, драгоценный опыт.

Нам не надо долларов (хотя и нужны), нам надо передать мастерство - за что в цивилизованном мире платят громадные деньги… дорогой товар…

Бог с ними, с деньгами - нам их уже не видать. Но вот душа все болит: Господи, как же я только могу летать! А кому сейчас это нужно? Деньги, деньги, нищета наша, она низводит все высокое до простой миски баланды. Искусство заменяется ремеслом ширпотреба. Все чаще и чаще у нашего брата происходят грубые посадки, все больше фиксируется нарушений, все меньше и меньше проявлений мастерства в сложных ситуациях… летная профессия деградирует в погоне за копейкой. Мутная река наживы, хапужничества, рвачества бурлит и затапливает все вокруг. И мы, фанатики, оставшиеся на маленьком островке истинного Мастерства, безнадежно оглядываемся вокруг: нет, все накопленное пропадает, уносится мутными волнами, заиливается грязью неряшливости. Мы как последние люди на Земле после катаклизма: кому теперь нужны наш опыт и умение…

Назад летел второй пилот. Садился дома с прямой, пытался,

как и все вторые пилоты, подвесить легкую машину с задней центровкой, пытался -несмотря на то, что я ж его подготовил, объяснил, что раз хвост тяжелый, надо не на себя, а вроде как от себя давить штурвал. Но это "вроде как" ему еще не очень понятно: это надо пару раз прочувствовать седалищем. Ну, пришлось командовать: "Жми, жми, ниже, ниже, еще ниже! еще жми! Малый газ! Еще дави, замри! Раз, два, три!" - можно было, конечно, после этого отсчета чуть, самую малость, добрать, но машина и так сама мягко, на воздушной подушке, нащупала колесами бетон. И ведь все только от себя давил. Ну, там у нас небольшая емельяновская особенность: с курсом 108 - незначительный обратный уклон полосы, вроде как под горку, и у всех, кто первый раз садится, получается неожиданный перелет. А вот когда давишь от себя, машине, даже с тяжелым хвостом, не удается отойти вверх от бетона. Только вот… меру этого "от себя" - надо хорошо чуять, а то впилишься передней ногой.

Эх, нюансы нюансов… Может, и запомнит. Обычно вторые пилоты у нас все норовят вытягивать машину на выравнивании, боятся, что не успеют погасить вертикальную скорость. Так делается на тяжелых, груженых машинах. А летаем-то нынче на полупустых, загрузка в хвосте, в первом классе никого, нос легкий - и самолет сам ложится на воздушную подушку и норовит задрать нос и отойти вверх от бетона; надо давить. Вот, кто не давит, у тех и взмывания, и неправильное их исправление, и "козлы", и подвешивание на двух метрах, и трахают об полосу.

Недавно была грубая посадка у моего молодого коллеги. Доверил он посадку второму пилоту. Ветерок на посадке был чуть попутный, машину проносило с перелетом; командир объяснял второму, а тот все тянул, ну и подвесил на двух метрах. Когда машина посыпалась, в четыре руки хватанули штурвалы; увеличение угла атаки совпало как раз с касанием, сжатием и разжатием амортстоек шасси… воспарили… и тут штурман, старый волк, ощутив удар, выпустил интерцепторы.

Исправление "козла", то есть такого положения, когда самолет отскочил от полосы и продолжает отходить вверх, заключается в том, чтобы сначала прекратить отход машины, дождаться, когда она снова начнет снижаться, и досадить ее, как при обычной посадке: не допуская опускания носа и падения машины, хорошо подхватить штурвалом на себя и замереть.

Экипаж еще не успел придержать машину легкой отдачей штурвалов от себя, а штурман, испугавшийся, что сейчас улетит в стратосферу, без команды капитана дернул ручку, и на крыле торчком встали воздушные тормоза-интерцепторы. Подъемная

сила крыла резко упала, и машина грохнулась на полосу с большой вертикальной перегрузкой.

Пришлось машину поставить на осмотр, это большие убытки, особенно в летнее время, когда машин и так-то не хватает, чтобы прикрыть расписание.

Но землю видят только пилоты, только они определяют, каким темпом приближается бетон и каким темпом подхватить. А уж коснувшись, капитан дает команду на выпуск интерцепторов - чтобы подъемная сила, еще поддерживающая под крыло, резко упала, колеса надежно сцепились с бетоном и начался устойчивый пробег.

И вот, штурман, со страху проявив самодеятельность, разрушил тонкий маневр исправления "козла" пилотами.

Опытный штурман землю не видит, но приближение к ней чует по изменению высоты на радиовысотомере, а на последних метрах четко ее отсчитывает, помогая пилотам найти нужный темп выравнивания. А тут старый волк-штурман не только чуял - он кричал, орал, что ветер же попутный, что скорость же большая, что из-за попутника вертикальная скорость тоже большая, что перелет… да делайте же что-нибудьИ активно включился сам: понимая, что нестандартная ситуация, что капитан молодой, что убивают! - дернул интерцепторы.

Значит, не доверяет. Эх… экипаж. Молодой капитан вроде уже и надел тот джентльменский костюм… а задница-то еще голая.

От этого-то и все беды, что капитаны сами вроде научились, а другого научить пока еще не могут или не хотят. И экипаж такому капитану доверять пока не будет.

Мне - доверяют. Я увижу, я подскажу, я подготовлю на случай чего, я упрежу, я успокою. Именно я. Тут стесняться нечего. Потому что я -инструктор.

Моя манера в сложной обстановке одна. Я благодушествую. Все хорошо, прекрасная маркиза. Все молодцы. Давай, давай. Да не напрягайся. Да расслабься. Вот сейчас ожидается кое-что, но мы же к этому готовы. Вот, вот, вот оно. Ну и что. Ну и действуй. А вот этого нельзя, давай, давай исправляй. Вот так. Молодец. Все молодцы.

Ну, а если уж очень остро, то хвать-хвать, раз-раз, исправил, успокоил - и давай дальше снова сам.

Филаретыч рядом, как струна. Тонко чует мое настроение и помогает, обеспечивает на всю катушку.

- Попутный ветер? Ну-ка проверь по ДИСС, сколько там. Ага, верно. Помните, что у земли попутник ослабевает, так надо ж будет вовремя добавить обороты, на процентик, не более. И вертикальную восстановить, уменьшить до четырех. Следим, ребята!

Это работа. Это искусство. Мы летаем на нюансах нюансов - мастерский, образцовый экипаж. А тут у людей грубые посадки…

У меня за все годы так никогда и не было грубой посадки - Господь миловал.

Откровенное, безудержное хвастовство. Все я да я.

Но если капитан не имеет моральной силы сказать о себе "Я", то кто же у него в экипаже принимает решения?

Вслед за великим офтальмологом Святославом Федоровым я тоже могу сказать: я в подмастерья ни к кому не собираюсь; я сам давно мастер.

Чем больше среди нас будет находиться людей, способных перед безликой толпой - а паче среди мастеров - сказать о себе "Я", тем выше будет потенциал нашего общества, тем меньше будет троечников, троечников "по жизни", неудачников, серой массы. А общество только тогда движется вперед, когда является обществом профессионалов, а не демагогов.

И вот теперь мне дают "на исправление" того второго пилота, что допустил "козла". Сергей с ним слетал… вроде опытный пилот, шестой год на "Тушке"… но ты, Вася, посмотри.

Я посмотрю. Пригляжусь, прислушаюсь, приспособлюсь. Думается, не совсем же его запороли, перебрасывая из экипажа в экипаж. В нашей атмосфере мы его оттаем, разожмем, покажем красоту, как надо ЭТО делать, вдохнем уверенность… глядишь, загорится искра благородной зависти к мастерству. Ну не орать же на человека.

Экзистенциализм. Я плохо разбираюсь в тонкостях интерпретации этого словечка, я расшифровываю его для себя так: пусть все вокруг рушится, но работать все равно надо. А кто же, как не я.

И мы будем оттачивать нюансы. Теория и практика

Не знаю как у кого, а у меня этот зашуганный второй пилот - летает. Старается, потеет, и пока посадки получаются. А то, что делает он это пока под диктовку - так я поначалу всем диктую. Конечно, до принятия решений ему очень далеко, может, и на всю жизнь он останется помощником и исполнителем. Моя задача - попытаться сделать из него хорошего, надежного помощника командира корабля, которому можно доверить достаточно сложные операции полета в пределах, определенных нормативами. То есть, надежный ординар.

Я не любитель ординара. За что его любить. Но сосуществовать с ним приходится. Я люблю доводить до капитанской кондиции сильного, талантливого летчика. Фигурально выражаясь, я - тот гранильщик, которому интересно обтачивать и шлифовать не бутылочное стекло. Зато, оглядываясь потом, с перевала, я увижу во мгле прошедших лет, может, не очень большой, но - ряд сверкающих украшений, дело моей души и моих рук, мой след на земле.

А годы уходят, за бортом уже 1996-й. Перевал уже пройден, и только ли мною. Уходят старые, опытные пилоты, мои коллеги, мастера. Причем, замечено не мною, что последние свои годы старые капитаны зачастую долетывают уже по инерции; налицо почивание на лаврах, снижение планки и стремление к покою. "Не трожь меня - я тебя век не трону".

И пришедшая нынешняя смена, по словам старых командиров эскадрилий и опытнейших инструкторов, в основном, ординарна: да у нас, мол, половина таких. Бутылочное стекло - крепкое, но… мутноватое. На драгоценный камень они явно не тянут. Тянут до пенсии. Перспектив роста почти нет, очередь… А старики не очень-то торопятся на пенсию.

Мне не хочется верить, что нет талантливых летчиков, и, хотя кругом безвременье, нищета и равнодушие, я все-таки копаюсь и копаюсь, ищу в бутылочных осколках случайно сверкнувшую алмазную грань.

Все мы к старости деградируем, то есть, теряем реакцию, силу, выносливость, любознательность, стремление к новому. И я не исключение: поддаюсь лени, живу старым багажом, эксплуатирую нажитый годами опыт, использую в работе десяток-другой затверженных раз и навсегда приемов.

Но пассажиру наплевать, расту я над собой или же застыл в развитии -лишь бы довез благополучно. И я довезу, уж не сумлевайтесь. А что касается глубины знаний и других профессиональных качеств, долженствующих обеспечить ту безопасность полета, то у меня об этом сложилось определенное мнение.

У нас в летной конторе на стене висит затертый стенд, на котором, в увеличенном виде, чтоб любому видеть без очков, расписана, с графиками и формулами, теория причин грубых посадок. Это - творение больших авиационных теоретиков.

Они сводят все к простому, любому летчику понятному объяснению. Вот смотрите: это так потому, что - интеграл. Потом формула. Потом график. Потом много-много слов. Потом вывод: Волга впадает в Каспийское море. Сводится этот вывод к общим словам: чтобы не допустить грубой посадки, необходимо стабилизировать все параметры захода на посадку еще до пролета дальнего привода. А если кто пожелает после высоты принятия решения сесть точно на знаки, то это, мол, требует повышенного внимания.

Так ведь - все посадки, в любых условиях, требуют этого самого повышенного внимания. Спасибо еще, что не приводится на этом затертом пилотскими спинами стенде график зависимости уровня внимания пилота от величины его зарплаты.

Они там думают, что пилот не знает правил, не усвоил теорию и прочее. А пилот - будьте уверены - знает. В части касающейся. Только тот пилот, что производит грубую посадку - либо не умеет распорядиться теорией и приложить ее к реальному полету, либо вынужден по ряду причин, зачастую связанных с добычей денег помимо зарплаты, рисковать, нарушать правила и вводить самолет в такое положение, при котором избежать грубой посадки уже не удается.

Объяснение скорее психологическое, и при чем тут интеграл.

Ну, знает мой второй пилот интеграл, у него высшее инженерное образование, а что толку. Он им распорядиться не может, у него каша в мозгу, а опыта, позволяющего расставить приоритеты и выбросить лишнее, у него нет. Зато давит пресс своей непопулярности среди капитанов и начальников.

Нередко получается так, что система инженерных знаний не дает летчику в воздухе мыслить самостоятельно. Тут интегралы и формулы не помогают, а скорее мешают. И я прихожу к выводу, что безопасность полетов больше зависит не столько от объема знаний летчика, а большею частью от каких-то других, не столь

конкретно, значками и цифрами выражаемых профессиональных качеств. И эти, не выражаемые значками и формулами качества либо у человека есть, либо еще не сформировались.

Хотя… совсем недавно откровением для меня стало признание одного старого пилота в том, что у него, и по его словам, у многих других, да почти что у большинства - мышление "цифровое". А мое гуманитарное, мол, это -аномалия.

Разговор идет об опытных летчиках, с налетом несколько тысяч часов.

Ну, а мне-то что делать? Как научить летать на Ту-154 человека, имеющего уже за плечами несколько тысяч часов налета? Как я сам-то летаю много лет? Я интегралов не знаю, мне было лень кончать ХАИ, и я бросил… скукота. И, в лености своей, научился из массы информации выбирать самое уж очевидное, а чего не понимал - обставлял табу. Низьзя. Не лезь. Убьет.

Это, конечно, ремесло. Но как же тогда я в ремесле достиг высот искусства? Я ведь абсолютно объективно осознаю свою силу как пилот, инструктор. И мои товарищи могут это подтвердить.

Красноярская школа старых летчиков привила и мне, и моим товарищам здравый смысл. Ведь в любом деле есть масса таких любителей, фанатиков, так глубоко интересующихся, так проникающих, так расчленяющих это дело на атомы, электроны и звездную пыль - что они это самое дело гробят и топят в пене так называемой теории. Сколько простых, доступных учебников нам приходилось видеть? Сколько доходчивых авторов сумело донести суть теории до массовой аудитории без обязательных кружев и пены?

А пену надо сдувать. И я пытаюсь доводить своим ученикам теорию до понятия "на пальцах". А основное внимание уделять простым как мычание правилам.

Вдолби троечнику, что чем ближе к земле, тем точнее и тоньше должно быть пилотирование, тем трепетнее и мельче управляющие движения, и, Боже упаси, не раскачивать. Нельзя раскачивать у земли. Долби и пори, пори и долби, и показывай, показывай руками, и снова долби. Чтоб убедился, вызубрил… и позавидовал, глядя, как ЭТО на самом деле получается у мастера.

Лучше потерять жену, чем скорость на развороте. Это было вдолблено, без интегралов, еще в 20-е годы, раз и навсегда, всем пилотам - и действует поныне, и на все времена, пока самолет летает на углах атаки. Так вдолби же, вдобавок, ученику, что лучше уж самому повеситься и раскачиваться в петле, чем раскачивать тангаж перед землей. Настращать, чтоб держал

глиссаду железно, до рефлекса.

Вон Филаретыч мой, я не думаю, чтобы он знал все тонкости тех скачков уплотнения на скоростном крыле, но когда число "М" подходит к 0,86, к пределу - он орет. Он вызубрил: это смертельная опасность! И пусть она на этой цифре еще не смертельная - пусть орет! Никому не хочется измерять своей шкурой, сколько осталось сотых, тысячных, до смертельного броска, до затягивания в пикирование.

Это простые истины, аксиомы, постулаты, это те "три кита", на которых держится полет.

А вот до каких тонкостей можно дойти в практическом применении тех затверженных способов.

Садились из Норильска; подходил холодный фронт, и ветер на кругу в Емельянове был 15 метров, а у земли пока давали пять. Но опыт подсказывал, что надо ожидать хорошей болтанки и сдвига ветра; мало того - ветер усиливается весьма стремительно, и те данные, что дает циркуляр АТИС, устаревают через несколько минут. Так что, где дают пять, жди к моменту приземления все 15, порывы 20.

Так оно и было. Второй пилот благоразумно отказался от посадки, и я с благодарностью взялся сам. До высоты принятия решения мы все ждали сдвига ветра, но сдвинуло по закону подлости перед самым торцом, и машину стало корчить непосредственно перед, и в самом процессе выравнивания. Но тут уж сработал закон инерции: корчи, не корчи, а центр тяжести машины как шел по строго выдерживаемой мною траектории по оси ВПП, так и продолжал идти, строго по оси и строго в торец, и я траекторию держал строго.

Условия были такие: жара плюс 33, посадочная масса 65 тонн, легкая машина, да задняя центровка. Несмотря на малую массу, из-за жары режим на глиссаде пришлось установить 85-86, но скорость только-только держалась 270 - такая, которую требовалось держать для упреждения возможного сдвига ветра. К торцу он и сдвинулся: скорость прыгнула до 290, пришлось, выворачивая плечи для исправления резкого крена, сдернуть до 84, потом 82; подплыл торец, я выровнял машину сложным движением вправо-влево-вправо-влево и колонкой на себя, потом чуть от себя, чтоб зафиксировать тангаж, заодно громко скомандовал "Малый газ", удержал от взбрыка… пониже, пониже… замерла… Выждал пресловутые секунды, чуть добрал, но в этот момент чуть поддуло. Не зацепились. Выждал еще. Раскаленная полоса "держала", хвост все не опускался… но не вечно же… Еще чуть добрал, но в эту секунду снова поддуло и

стало корчить. Знаки ушли под крыло; машина заводила носом из стороны в сторону, как бы принюхиваясь, куда приткнуться; я чуть исправлял крены штурвалом, строго сохраняя, блюдя посадочное положение. Когда стало ясно, что сейчас упадем, я успел заметить вдобавок, что меня стаскивает вправо, но нос в то же время идет влево. Упредив нарождающийся крен, добрал еще раз, длинным движением колонки. И - зацепились, причем, без малейшей боковой нагрузки на шасси.

Каких размеров достигала амплитуда вышеописанных колебаний, можно судить по тому, что я как шел по оси, так и сел на ось. Но - существенная оговорка: если бы сажал второй пилот, то колебания бы развились, и мягкая посадка могла бы осуществиться лишь по счастливой случайности. Я же действовал строго целенаправленно: на образцовую, показательную мягкую посадку в условиях болтанки и сдвига, на жесткий бетон, в жару, с задней центровкой. Что же касается описанных нюансов, то они доступны восприятию только очень опытного пилота, совершенно свободного от напряжения при выдерживании технических параметров и полностью занятого выполнением поставленной учебной задачи.

Я пишу об этом без эмоций. Мои выстраданные опыт и мастерство позволяют такую задачу решить. Жаль только, что, столь растянутые во времени и столь насыщенные для меня событиями, эти секунды промелькнут для второго пилота одним судорожным мгновением. Он весь под влиянием переживаний сложной посадки. Да даже… он, скорее, и не поймет сложностей этой посадки. И это закономерно. Надеюсь, может, даст Бог - я со временем сумею научить его видеть эти нюансы, предвидеть сложности.

А опытный старый капитан, прочитав эти строчки, ухмыльнется: ну что ты расщебетался… обычная рабочая посадка, когда руки сами сделали свое дело.

Вот в том и отличие инструкторского мышления. Для меня эта посадка стала тем счастливым случаем, когда я полностью и без суеты отдавал отчет в каждом движении самолета и своих рук. Я должен в этом хорошо разбираться и учить людей.

Анализируя полеты, весной и осенью нынешнего 1996 года, я спокойно убеждаюсь: стабильное, полет в полет, мастерство. Все, о чем я мечтал, едва пробившись в авиацию, самые, казалось бы, несбыточные грезы, упования -авось выиграет мой билет, - все это сбылось. Своим горбом.

Все это выстрадано. Даже страшно вспоминать порой, сколько пришлось вытерпеть. Сейчас вспоминается только самое

яркое, хорошее, удачи, радости… а было-то всяко.

Но я себя реализовал.

Может, это и есть счастье.

Ну, что далеко ходить. На днях слетали в Комсомольск. Филаретыч воевал с навигационным комплексом: отказала ДИСС, отказал РСБН, пришлось лететь по АРК, как на Ли-2; да еще помогал локатор: хоть угол сноса определить, да Байкал мимо не проскочить… Штурман таки обеспечил мне полет. Бортинженер прикрыл спину. Второй пилот наблюдал.

Я выполнил образцовый взлет ночью, участвовал в активном самолетовождении дедовскими методами, и как-то незаметно прошел весь долгий ночной полет. Снижаться пришлось пораньше из-за попутной струи и возможного обледенения. Было и обледенение, и болтанка, и попутный ветер на глиссаде, и слоистый пирог облачности почти до земли. Экипаж работал как часовой механизм. Заход получился исключительно красивый, с плавным гашением скоростей по рубежам, при попутном ветре, с углом наклона глиссады три градуса, по ПСП, без директорных стрелок, и завершился соперничающей с бабаевской, мягчайшей посадкой точно на широкие знаки. Перегрузка -единица. Сам к себе придраться не смог, изъянов никаких не нашел; лучше сесть невозможно. Учитесь же, ребята, пока я еще жив! Хороший подарок нам ко Дню Воздушного Флота.

Помнится, во времена нежной молодости я записал в своем дневнике, что хотел бы стать мастером своего дела.

Ну, я им стал.

Для меня лично это понятие - мастер - означает одно. Коснись любого элемента полета, я выполню его уверенно, без суеты, без болтовни и бумажек, и всегда справлюсь. Я - практик. Руки сделают. А мозг сумеет расчленить процесс, провести анализ и использовать его для обучения смены.

Объективно же мое мастерство подтверждается расшифровкой полетов, половину которых проводили под моим руководством и контролем вторые пилоты. Ну, нет ко мне замечаний.

Все "я" да "я", скажет иной. Ну, прет из мужика…

Кстати, о достоинстве Мастера.

За годы этой, столь желаемой мною перестройки столько было пережито переходов от откровенной нищеты к видимости приличного достатка, от унизительной бедности к гордому достоинству оплаченного мастерства - и снова к нищете и

унижению, - что под конец осталось одно горькое разочарование. Куда ты прешься. Был ты рабом, нищим, бессловесным… партейным пропагандистом… и остался таким же нищим. Ну - можешь орать на площадях и бить фуражкой по брусчатке. Лучшего и не жди. И определись раз и навсегда с этим своим достоинством. Всем на твое достоинство наплевать. Тут, понимаешь, богатые никак власть не поделят, с нефтью не определятся, со сферами влияния. Бедные доворовывают свои крохи. Вот и ты доворовывай. И ни-ко-му нет ни-ка-ко-го дела, до того, кем ты был тридцать лет назад и как работал над собой. И пош-шел ты… "мастер". Чего ж ты тогда - нищий?

Да, пока еще в нашей стране зарплата мастера несравнима с доходом посредника или вора.

Все "я" да "я"…

Ну а кто же - может, ты вместо меня? Дядя?

Я спокоен и удовлетворен. Мое мастерство видели многие. Попасть ко мне в экипаж считается удачей. Мой авторитет заслужен, как и авторитет других мастеров, которых у нас в Красноярске достаточно и среди которых я чувствую себя уверенно, на равных.

Мы - хранители опыта и продолжатели красноярской школы. И все мы -старики. Дай нам хорошую пенсию - мы все дружно уйдем: наше время кончилось. А с оставшимися будут работать наши, мои ученики, уже сами инструктора.

Наш опыт относится ведь не только к тому типу самолета, на котором мы достигли мастерства. Наш опыт - это опыт Авиации. Но в безвременье он остается невостребованным. Ну, хорошо, я могу его вдалбливать молодым, он им сиюминутно пригождается, и они мне благодарны. Но понесут ли они его дальше? Приумножат ли своим опытом? Поднимут ли выше нашу Авиацию?

Наш опыт, кроме пережитых случаев и ситуаций, опирается еще и на счастливое совпадение случайностей, по которому нам повезло с плавным переходом с легких на все более тяжелые типы машин, без рывков и скачков, без революций и насилия внутри себя, эволюционно. Мы полностью успели напитаться полезными соками полетов на каждом освоенном типе, в то время как иные, прыгнув в лучшем случае с Ан-26, на котором летали в училище, сразу в кресло Ту-154, через пару лет уже… учат молодых насчет "пупка" в Норильске, который надо… просто перелетать - и вся недолга. А потом тут же - прыг за штурвал Ил-86, "Боинга" - тоже вроде как мастера… Да только жарились они на слишком горячей сковородке, а внутри-то сырые. Есть, конечно, среди них

талантливые ребята, кому Богом дано легко перескакивать обязательную долгую последовательность, которым на роду написан вертикальный взлет… много ли таких? Мы же, кто еще в училище крутили петли и нюхали реальный штопор на Як-18, кто на поршнях облетал весь Союз, кто обкатан Ледовитым океаном, кто захватил турбовинтовые лайнеры… тут такой арсенал приемов, такое чутье, такой нюх… и все уходит в песок.

И вот снова идет эпопея грубых посадок. Нам, мастерам, дико смотреть на это; но это реалии сегодняшней, как у нас говорят, "полетани". Утеряны важнейшие опорные элементы школы. За бумажечками затерлось главное; и снова на моих глазах начальствующие инженер-пилоты учат молодого капитана, что если торец полосы перемещается по стеклу вверх, то это - недолет, а если вниз, то… тьфу! - это я, конечно утрирую, но оборачивается именно так. Главному чувству - чувству ТВОЕГО ПОЛЕТА, что это ТЫ ЛЕТИШЬ, а не железяка и не стрелки - этому как-то не учат. Как-то не до этого. Голы, очки, секунды… баксы, баксы… Больше все объясняют формулами. Без формул оно несолидно как-то.

Старейший наш Капитан, Павел Константинович Шапошников, пролетал сорок лет и сроду не помнит ни одной формулы, не видел того интеграла и с трудом представляет пресловутый коэффициент подъемной силы, а уж с психологом как воюет на медкомиссии… Но грубых посадок у него сроду не было. Потому что он ЛЮБИЛ ПРИТЕРЕТЬ ЕЕ! А грубо садятся, по моим наблюдениям, большею частью, именно пилоты с высшим авиационным образованием. Это так потому, что -интеграл. И еще: большею частью грубые посадки происходят за границей, там, где добываются доллары.

Значит, скорее всего, оказалась неверной концепция того высшего образования, а главное - приложение его к штурвалу. Упор на формулы, на умозрительные понятия, отказ от вертикального пилотажа на легком Як-18, выпуск курсантов сразу на тяжелом самолете, да к тому же заграничная погоня за долларом - это беда нашей конвульсирующей авиации, это беда нашего несчастного общества. Потом, через десять-двадцать лет, это аукнется снижением уровня безопасности полетов.

Сколько вокруг настоящего дела накручено всяких финтифлюшек и кормится пришей-пристебаев, видно на примере нашего Руководства по летной эксплуатации самолета Ту-154.

Может, я не профессионал. Может, мне по счастливой случайности, чудом удалось пролетать на реактивном лайнере два десятка лет, ни хрена в этом документе не разбираясь. Но за эти годы, с 1979-го по 2002-й, мне, да и, смею уверить, многим из

моих коллег, за исключением, может быть, уж особых, вгрызающихся буквоедов, так и не удалось использовать процентов девяносто этого тысячестраничного нашего, пятикилограммового фолианта.

Сколько пролито пота в учебно-тренировочных центрах нашим братом в тщетных попытках разобраться во всех этих "сбалансированных взлетных дистанциях" параметрах "D" и "R", с поправками на эти слякоть, снег, слой воды и т.д. и т.п.

Никогда, ни разу, за все эти годы, я перед полетом в эти графики - не заглядывал. Но одно знаю твердо. Если полоса 2500 метров, то рассчитанный по этим графикам рубеж прекращения взлета (скорость где-то 240), при пересечении которого самолет уже может взлететь с отказавшим двигателем, а может и остановиться при прерванном взлете, да еще с тремя секундами на раздумье и принятие решения капитаном - этот рубеж, по моим, и не только моим наблюдениям, штурман объявляет на разбеге обычно тогда, когда конец полосы уже под носом, ну, остается метров 800. А скорость уже под 260; какое там остановиться - так и врубишься в ближний привод, в километре за торцом. И врубалисьИ я раз и навсегда решил для себя: при отказе двигателя на такой полосе после скорости 200 - только продолженный взлет! А уж развернуться на двух двигателях и сесть за 4 минуты, даже с пожаром на борту - к этому я готов. А старики и вообще говорят: не надо нам параметров и сбалансированных дистанций - вкопайте на середине полосы сбоку столб. Это и будет рубеж: можно и взлететь, и остановиться. Да красноармейцы на своих аэродромах давно рисуют в центре полосы белый круг, по которому легко определить на разбеге-пробеге расход полосы.

То есть: я этим, рассчитанным учеными головами по графикам и таблицам рубежам - не верю. Не верю, пролетав на лайнерах больше двадцати лет. Самолеты и двигатели стареют, поверхность грязная, скорость набирается медленнее расчетной… нет, не верю.

И еще. Сколько нам долбили об отказах АБСУ (автоматической бортовой системы управления), о значении трех десятков световых табло, которыми утыкан козырек приборной доски. Есть глубокие книги, посвященные именно этой теме: отказы, роль табло, действия экипажа при загорании… Половина РЛЭ посвящена этому. Учили, знали, сдавали зачеты… потом, в практических полетах, забыли навсегда.

Действие тут одно: нажми на кнопку отключения автопилота и крути вручную. И это случается часто, и мы не задумываемся, что и почему. Отключил, крутишь штурвал, ну, выматеришься,

что не вовремя кулоны не по тем проводам побежали. Перещелкнешь переключатель - глядь, опять заработало. Ничего там страшного нет, и без этой АБСУ самолет врукопашную летит надежно, а тем более, заходит на посадку.

А сколько графиков посвящено часовому и километровому расходу топлива… "Крэйсерские" графики. На фиг бы они когда-либо кому были нужны. Кило лишней бумаги. Экономия же топлива, реальная, ощутимая, тоннами, опирается совсем на другие знания и опыт.

Оборачивается так, что для реального полета надо-то всего несколько десятков страниц. Но… это было бы несолидно. Столько людей трудилось. Кроме того… копнет прокурор если что - а нам, создателям документа, на задницу обтекатель. Кроме того, тут очень в большой степени присутствует политика, дело грязное, заставляющее иной раз создателей документа идти на сделку с совестью. Но эта тема ближе летчикам-испытателям, они варятся в этом котле; я им, честно говоря, в таких ситуациях - не завидую.

И весь груз этих, никому не нужных, написанных для прокурора, графиков, ограничений, рекомендаций по действиям при несуществующих и не подтвердившихся в жизни ситуациях, при загораниях табло, даже при "несигнализируемых" отказах, - все это должен был наизусть знать - и сдавать по этому хламу экзамены - средний летчик. И как же не накопиться массе ординара, когда этой массе преподаватели ненавязчиво, но упорно вдалбливали: вы, ребята, мягко говоря, неграмотный народ, а рветесь на такую сложную машину. Сложный, очень сложный самолет! Бойтесь его! Учите! Учите и запоминайте!

А реальная жизнь в полетах открывала нам глаза: да… макулатура все это.

Вот так вся наша страна трудилась, переводя время в дугу. И оказалась. И пришла.

Редко какой талантливый капитан потом, в полетах, говаривал второму пилоту, что ЕЕ ЛЮБИТЬ НАДО!

Большей частью эти труды по зазубриванию информации, долженствующей пригодиться исполнителю в экстремальных условиях, когда думать некогда, считать графики некогда, а надо прыгать, - эти труды не нужны, не помогут… а мозги зас… засоряют. Летчику же в воздухе нужна чистая извилина. И простейшая рекомендация, типа, если какое-то там, в воздухе, табло у тебя загорелось на козырьке - да пусть все загорятся - действие одно: нажми красную кнопку и крути дальше вручную.

Это не только мой, это общий опыт, опыт полетов множества

людей на Ту-154.

А вот как рулить по гололеду, с задней центровкой, при боковом ветре, в поземке, ночью, между стоянок, под уклон, рядом со стеклами вокзала, да еще под команду диспетчера, типа, вы там на повороте не газуйте сильно - этого в РЛЭ нет. Да и нигде нет. И не будет. Чтобы все это просчитать уложить в графики и порекомендовать, никаких интегралов не хватит. Тут работает извилина на седалище.

Это я к тому, что теория без практики таки мертва. Но и практика набила себе немало шишек. И неплохо было бы теоретикам, учитывая опыт летчиков, придвинуться поближе к реальному полету, а практикам - думать наперед и учиться считать, используя знания той теории, что поближе к полетам.

Где та золотая середина применения теории к практике, я для себя как-то решил, и не прогадал. Тут, конечно, у всех по-разному. Для меня она ближе к средней школе, для иных, высоколобых - льнет к докторской диссертации, а для нескольких тысяч летчиков - пусть ищут сами.

Но нюансы практического полета выпрессовались все-таки под моей пилотской задницей.

Обогрев ППД

Так не хотелось лететь. Как знал, что накрутится потом. Последний рейс перед очередным отпуском, конец лета, усталость…

Рейс длинный: Домодедово-Полярный-Домодедово, четыре тысячи верст в один конец, и по нашему, красноярскому времени - самая собачья вахта перед утром, да еще туда-сюда, с разворотом. Для Ту-154М и так-то расстояние предельное, а восемь тысяч километров на чугунной заднице - это только на Ил-62 летчикам привычно. Ну, и нас потихоньку приучили.

Кое-как подремав вечером в Москве, полусонные, пришли в штурманскую и стали готовиться на этот долгий Полярный.

Сначала, как водится, не было прогнозов. В это время в Полярном раннее утро, порт еще закрыт: там ночью спят. Поэтому связи с синоптиками нет.

Ну, в Домодедове нашлись старые прогнозы Полярного и Мирного, срок действия которых кончался аккурат к тому времени, когда мы туда прибудем, и даже дойдем до запасного, Мирного. Прогнозы летные, только нет фактической погоды. А решение на вылет принимается обычно с учетом как прогноза к моменту посадки, так и фактической погоды: а что там на самом деле-то творится. Но есть лазейка: если полет свыше 5 часов и прогноз летный, можно вылетать, не учитывая фактическую погоду… которой вот нынче и вообще нет.

Вот и принимай решение. Слава Богу, готовность аэродрома нам передали. То есть: бетонная полоса в порядке, заправкой обеспечивают, и т.д.

А что там - ураган, самум, гололед, торнадо - не известно. Вечером их синоптик передал в прогнозе, что к утру погода будет хорошая; а через три часа, может, что-то изменилось, и должен быть прогноз с перехлестом: за три часа до окончания старого - составляется уже новый прогноз. И этот новый прогноз лежит ведь сейчас на столе у синоптика в Полярном, а передать его в Москву невозможно: аэропорт работает по регламенту, т.е. ночью все спят, и радисты, и телефонисты. А я тут принимаю решение: лететь туда, не знаю куда. Лазейка в правилах есть - перед прокурором я прикрыт обтекателем: имею право без фактической погоды.

Взлетим, через некоторое время заработает Полярный, мы закажем по трассе прогнозы и фактическую, и нам ближайший диспетчер передаст. Вот тогда мы в воздухе сориентируемся и примем обоснованное решение. Так и летишь в неизвестность с

широко открытыми глазами. А за спиной спят твои пассажиры.

Теперь второй вопрос: как ветер по трассе. Полет на предельную дальность, а значит, ветер надо знать. Если, к примеру, он будет встречным, километров 50 в час, то за пять часов полета он отнимет у нас 250 километров, а это лишние 17 минут полета; выходит, надо дозаправить полторы тонны керосину, следовательно, "не пройдет" полторы тонны загрузки, человек 15 пассажиров. А билеты проданы: 129 душ должно быть в салоне.

Если же ветер попутный… Жизнь заставила летчиков на этот попутный ветер никогда не рассчитывать и заправлять, на худой конец, как в штиль. Часто, очень часто расчет на попутный ветер не оправдывался, и кто рискнул и не дозаправил, в расчете, что ветер поможет… тот не долетел.

Так вот: дома нам перед командировкой в Москву распечатали прогноз ветра по трассе, на высоте 10 километров… на три дня вперед. Без малейшего зазрения совести напечатали, всучили - и лети до Москвы, там ночуй, сиди сутки, а на третий день лети в Полярный - все по тому же прогнозу. А заказать в Домодедове свежий прогноз ветра - у авиакомпании нет денег. Вы уж там, ребята, как-нибудь извернитесь, слетайте по старому ветру.

Так вот: ветер по прогнозу - восточный, встречный. Я внимательно изучил синоптические карты на метео в Домодедове: да, над Сибирью обширный антициклон, и ветра получаются восточные. Антициклон - и большая буква "В" над Якутией… в самом уголке московской синоптической карты. "В" означает "высокое давление", значит, ветер будет дуть оттуда.

Подсчитали заправку: требуется 33,6 тонны, это при запасном Мирный, а если Якутск… До мирного 400 км, а до Якутска вдвое больше. Но пока -Мирный.

А тетя-диспетчер требует 32 тонны, не более: продано 129, из расчета… по штилю.

Ладно, это потом. Дал команду Алексеичу, терпеливо ждущему моего решения в уголке штурманской, заправить не менее 33,6. Не менее. Мы еще не знаем, оставил ли предыдущий экипаж нам заначку или же в баках плещется строго по топливомеру. Если остаток строго по топливомеру, то - тем более: 33,6 тонны керосина чтоб в баках было.

Алексеич ушел на самолет, а мы с синоптиком анализируем дальше. Антициклон в конце августа, в Якутии, к утру могут лечь туманчики выхолаживания. Но за пять часов, пока долетим, они уже должны прогреться и рассеяться. Кроме того, по этому старенькому прогнозу туманов вообще не предусматривается: там

еще и ветерки дуют. Хорошая погода.

Ну, что, надо решаться. Теперь утрясти топливо и загрузку.

Повоевали с центровщиком. Пришлось ждать конца регистрации. Расчет у меня на то, что на восток с югов в конце лета летит много пассажиров с детьми, а дети весят меньше взрослых… правда, фруктов больше… но это уже ручная кладь, параметр гибкий.

Ага: зарегистрировалось 119 человек, из них 26 детей. Багаж, ручная кладь… должно пройти.

Немножко не проходило. Ну, 100 кг ручной клади взял на себя центровщик, 75 кг - взял на себя я; да вспомнили, что записан к нам проверяющий, а не полетел - минус 80 кг. Утрясли. Цифра не вылезла за пределы.

Кто там тех пассажиров взвешивал. По нормативам, летом один пассажир весит

75 кг, зимой - 80. Ребенок - 30 кг. Вот эти цифры и складываются в вес загрузки. А придем на самолет, посмотрим, составляют ли большую часть загрузки могучие солидные мужчины или же хрупкие девушки, и что за дети записаны в ведомости. И шестилетка ведь считается 30 кг, и румянощекий подросточек… под метр восемьдесят. Обычно сразу видно опытному глазу, перегруз или недогруз. Для прокурора же существуют цифры. А капитан учитывает все.

Ладно, поехали.

До Норильска все дружно вели ориентировку: Филаретыч - по карте, да, как он шутит, по окуркам, что скопились вдоль трассы за всю летную жизнь; мы со вторым пилотом наблюдали наш путь визуально, благо вокруг раскинулась роскошная лунная ночь, и земля, таинственно освещенная лунным сиянием сверху, теплилась снизу жаром городов и строчками дорог. Встречные борты проносились мимо, распушив голубоватые хвосты закручивающихся в жгуты инверсионных следов, мигая белыми и красными маячками проблесковых огней. Слева полыхала нетускнеющая северная заря, отражаясь в блестящих блюдцах озер; северные реки струили черный шелк по черному бархату спящей земли, и по левому борту до самого горизонта этот шелк светлел, загорался и полыхал, теряясь вдали под кровавыми полосками слоистых облачков на горизонте.

Молодой второй пилот увлекся работой с радиолокатором, экраны которого на этой разновидности "эмки" расположены в самых неудачных в дневное время местах - в углах правого и левого боковых пультов, где яркие дневные блики не дают всерьез работать пилотам, а штурман вообще остается без локатора. Ночью же - да, ночью пилотам удобно… а штурман все такой же

"слепой", и теребит второго пилота, если надо глянуть. На этот раз глядеть не требовалось, и Саша уж накрутился тех галетников и кремальер, узнавая в пятнах на экране светящиеся за окном города: вот Вологда, а там Ярославль, Сыктывкар, Котлас, Ханты-Мансийск, Новый Уренгой…

Перед Норильском идущие навстречу борты предупредили, что и Полярный, и Мирный закрыты туманом. Прогнозы погоды к этому времени нам передал Уренгой: серенькие такие прогнозы. Но анализировать их уже не было времени: ветер не оправдался и дул нам в хвост; вошли в зону Норильска, получили подтверждение, что Полярный и Мирный закрыты, приняли решение садиться в Норильске и энергично стали готовиться. Погода была хорошая; быстро прочитав карту, приступили к снижению с прямой и через двадцать минут зарулили на родной, до камушка знакомый алыкельский перрон.

Синоптик долго пыталась по компьютеру выудить погоду Полярного; через Внуково вытащила: таки туман. Поглядели по более подробной норильской синоптической карте: в Полярном центр глубокого циклона.

Вот те и на. В Москве считают, что в Якутии "В", а там "Н" - центр низкого давления. Ну, с точностью до наоборот, абсолютно на 180. И фронты циклонические на карте очень хорошо обозначены, и ветра - нам попутные, и низкая облачность, и уже не прихватить бы на снижении обледенение…

Лететь-то всего какую-то жалкую тысячу километров. Сожжем топлива… так… подсчет… посадочная масса… Короче, взяли приличную заначку, вернее, не записали ту, что накопилась в баках из-за попутного ветра. Она на обратный путь оч-чень пригодится: ветерок-то будет всю дорогу в лоб, и лету под шесть часов. Хорошо, из Полярного в конце августа загрузки - мизер. Хвост трубой…

Начала сказываться усталость выбитого из режима организма. Улеглись на креслах в салоне подремать, пока откроется Полярный. Рабочее время шло. Потом отпишемся, что отдыхали в гостинице. Какая там гостиница - лучше вот так, "на стреме", не раздеваясь, не расслабляясь… привычное дело.

Часок подремали; я замерз и пошел снова за погодой. То же самое. Только повернул назад, на самолет, как вдогонку из АДП крикнули, что Полярный открылся, видимость более 10, а Мирный пока закрыт.

Надо шевелиться. Дал команду готовить к посадке пассажиров, толпящихся в вокзале: пока то да се - как раз откроется Мирный.

Потом пришла мысль: а Якутск? Запросили прогноз и

погодку. Можно брать запасным. Я прикинул дозаправку, дал команду, пошел на самолет, поднял всех: готовимся, запасные Якутск и Норильск. Заначка позволяла взять запасным и Норильск.

Уже и пассажиры сидели в самолете, а нас все не могли дозаправить. Одного топливозаправщика оказалось недостаточно, у него было на донышке, пошел на закачку; ну, дождались, подъехал.

А рабочее время шло. И как-то потихоньку начал проявляться фактор спешки. Давило и давило: отдыха в гостинице больше двух часов записать не получалось, это время можно выкинуть, но оставшееся время в 14 часов никак не влезало: ведь только лету получалось больше 10 часов, а нам можно только до 10 часов в воздухе, и то, это - полукриминал. Ну, с налетом придется химичить. Эти рейсы не влезают в рамки, но хозяину они выгодны… и нам тоже. Значит, будем изворачиваться. И на все стоянки остается два часа. Да час перед вылетом, да час после…

Эти мысли хоть и загнаны вглубь, но сосут. Экипаж всегда заложник: либо умело нарушай и выкручивайся перед начальством, либо отвечай перед прокурором. А летать тебе.

Заправились, наконец. Еще раз запросили погоду Мирного: туман 500. Ну, поехали.

Выруливали из кармана, все как-то несуразно, на горку, на газу, сзади стоят самолеты, не сдуть бы стремянку или трап; нам предложили взлет от второй РД, чтоб лишнего не рулить по полосе; надо быстро выпустить закрылки, второпях карту, на связь со стартом… перед самой полосой я дал команду включить обогрев ППД; еще мелькнула мысль: никак не вспомню, давал ли подобную команду на взлете в Домодедове… так недолго и взлететь без ППД… Так, вырулили; отдать управление Саше… нет, лучше сам взлечу, здесь после взлета разворот на 180 градусов - он его размажет, а время, время поджимает! Прочитали карту, по газам, взлет, энергично через левое плечо набор высоты с разгоном скорости к концу разворота до 550… Алексеич переспросил что-то… в эфире гвалт… какой эшелон-то задали? Саша тихо пробормотал "… сто". Пять сто? Девять сто? Филаретыч громко над ухом: "Две стоДве сто заданный!" А уже 2900… я перевел в горизонт, связались с контролем, доложили 2100, он по локатору увидел, что мы проскочили, что высота больше заданной, что-то проворчал, мы извинились, он дал набор 10100.

И тут же проинформировал, что в Полярном туман.

Три русских слова. Возвращаться в Норильск нельзя: посадочная масса большая, придется целый час вырабатывать топливо. Ох уж, эта посадочная масса…

Посадочная масса значительно ограничена против взлетной из-за того, что при посадке, если в баках плещется топливо, оно гнет крылья книзу, а рассчитано-то крыло на нагрузку снизу вверх, поэтому при посадке от толчка крыло может деформироваться, загнуться вниз. Да и на шасси, и на фюзеляж нагрузка повышенная. Вот и приходится так рассчитывать взлетную массу, чтобы после выработки топлива, опустошения баков в крыле, посадочная масса была не более 80 тонн. Топливо можно выработать в полете до пункта посадки; ну, а если сразу после взлета понадобится возврат, то хоть сливай. Но на Ту-154 слив топлива в полете вообще не предусмотрен, приходится вырабатывать, болтаясь по схеме над аэродромом.

Остается - вперед, до Якутска, рассчитывая, что за полтора часа погода в Полярном может и улучшиться. Так… запросили корректив прогноза Полярного… ждать… ага, пришел, пишите: временами туман 500.

Суета.

Набрали эшелон; тут открылся Мирный. Так… прогноз Мирного запросить. Идем на Полярный, запасные Якутск и, скорее всего, Мирный; ждем его прогноз. Так, уже рассвело, смотрим визуально по маршруту озеро Ессей… так, по локатору… ага, вот оно… идем по трассе…

И тут Алексеич сзади сказал:

- Обогрев ППД!

Мы взглянули: тумблеры стояли вниз. Не включен.

ППД - приемник полного давления, представляет собой трубку сбоку фюзеляжа, направленную вперед; в ней дырочка, в которую попадает скоростной напор воздуха; он идет по шлангу и через тонкие механизмы отклоняет стрелки указателей скорости - той самой приборной скорости, благодаря которой самолет держится в воздухе, а пилот - этим самолетом управляет. Так что ППД - очень важный датчик, напрямую влияющий на безопасность полета. Их два стоит, на каждом борту, и каждая система автономна.

В условиях обледенения трубочка эта имеет свойство обмерзать, и дырочка закупоривается. Для предотвращения этого опасного явления ППД снабжен электрообогревом. Вот этот обогрев и надо включать за минуту перед взлетом. Раньше - нельзя, потому что без обдува воздухом спираль может сгореть.

Если включить позже - в условиях обледенения не успевшая нагреться трубочка может закупориться сразу после отрыва. Поэтому включение обогрева ППД перед взлетом является очень точно, по секундомеру контролируемой операцией, а ее невыполнение считается тяжелейшим нарушением РЛЭ.

Умное туполевское КБ, прекрасно отдавая себе отчет, что от обогрева ППД зависит жизнь людей, тем не менее, не позаботилось сделать ни хоть какую сигнализацию, ни блокировку, отдав все на откуп экипажу и обставившись обтекателем в РЛЭ, что, мол, мы же указали… и - целый перечень правил и оговорок по этому злосчастному ППД, которое надо включать в напряженную предполетную минуту (зимой - за 3 минуты, чтоб прогрелся).

И были случаи.

Вот так взлетел экипаж и потопал на Москву. Что уж у них там приключилось перед взлетом - да примерно то же, что и у нас нынче - но забыли включить ППД, и в полете никто внимания не обратил. На высоте воздух сухой, хоть зимой, хоть летом, условий для обледенения нет, а вот на снижении, как вошли в облака, уже на не очень большой высоте, там как раз были условия для обледенения. Они еще противообледенительную систему включили: крыло, хвостовое оперение, воздухозаборники двигателей… а на тумблеры обогрева ППД никто за весь полет так и не глянул. Они расположены над вторым пилотом, включать их положено штурману, а по контрольной карте отвечает второй пилот: "Обогрев ППД включен, к взлету готов". Тоже туполевская несуразица в технологии работы экипажа. Но тогда, в начале эксплуатации самолета, на это как-то особого внимания не обращали, тем более что "Туполь" пронзал облака за считанные секунды и практически при этом не обледеневал вообще.

Вот они и снижались в облаках, докладывая занимаемые эшелоны, задерживаясь на них до команды и снова снижаясь. И никто не заметил, что скорость стала тихонько идти к нулю. Пилотировал по командам штурмана второй пилот, а капитан отвлекся в локатор, чтобы убедиться, нет ли впереди гроз.

Второму пилоту показалось, что скорость мала, и он отдал штурвал от себя. Нет, мало - он отдал еще. Скорость не росла! Он сунул штурвал чуть не до упора вперед. Скорость шла к нулю!

Естественно, она шла к нулю: дырочка замерзала, и все меньше скоростного напора попадало в манометрическую коробку прибора. А когда поток вовсе не смог попасть в трубку, прибор, естественно, показал нулевую скорость.

Капитану показалось, что что-то не так. Шестое чувство заставило оторваться от локатора и бросить привычный взгляд на

приборы. Он сразу не врубился: скорость?… скорость?… вариометр показывает набор высоты… авиагоризонт… почему цвет шара коричневый? Высота… Высота - слишком быстро вращаются стрелки…

И тут самолет вывалился из облаков, почти в отвесном пикировании. И все показания приборов заняли во вспыхнувшем мозгу капитана свои места: вариометр "перекрутил" снижение так, что стал показывать набор высоты, авиагоризонт это снижение подтвердил - и вот она, матушка-земля! Увидев несущуюся на него землю, капитан хватанул штурвал…

Высоты 1800 метров хватило на вывод из пикирования. И сели благополучно. Но на стоянке, когда подключили шланги заправки, из крыльев фонтаном начало течь топливо. При более внимательном рассмотрении оказалось: по всему самолету пошли гофры деформации: машина чуть не разрушилась в воздухе. Потом расшифровка показала, что все пределы допустимых скоростей и перегрузок были значительно превышены; спаслись чудом. Самолет списали; капитан воспринял урок и летает до сих пор, набравшись огромного опыта за двадцать с лишним лет после того случая; теперь он уважаемый человек, мастер. Господь его хранит.

После этого, прогремевшего на весь аэрофлот случая на включение обогрева ППД перед взлетом стали обращать сугубое внимание и нещадно пороть за нарушения. Однако случаям невключения этого обогрева несть числа и по сей день. Но фирме Туполева недосуг заниматься такими мелочами, и, тайно надеясь, что самолет и так долетает до конца эксплуатации - они и не чешутся. И таки долетает. Ну, эргономика…

Что помешало пунктуальнейшему Виктору Филаретовичу выполнить мою четкую команду, мы потом долго ломали головы, но к единому мнению так и не пришли.

Филаретыч загрустил. А полет-то идет, и надо вести самолет по трассе. И уже скоро зона Полярного. И надо решать, что делать, где садиться. Ладно, давай-ка работать, разберемся потом.

Стали уговаривать диспетчера Полярного "получше замерить" тот туман. И таки уговорили: минут через десять он дал нам видимость 1500, нижний край 80 - минимум погоды, позволяющий зайти по комбинированной системе ОСП+РСП, то есть, две приводные радиостанции плюс посадочный радиолокатор.

Давай бегом снижаться, "пока там не передумали". Бегом, ибо осталось уже 150 километров, а мы - на "эмке", на которой

снижаться с эшелона надо за 200 км и более, а то не успеешь.

Короче, построил я схему захода через привод. Заход заказал по приводам, контроль локатор. Диспетчер подумал и предложил:

- Может, заход локатор, контроль по приводам?

Ага… повнимательнее! По локатору диспетчера в Полярном умеют заводить точно.

Значит, там на самом деле погодка похуже, и диспетчер берется активно помогать мне.

Ну, давай по локатору. А ты, Витя, контролируй по приводам, по удалению, по всем своим небогатым средствам, чтоб комплексно. Да помните, мужики, там просека с дорогой, что почти на любом аэродроме идет от торца полосы к ближнему приводу, расположена не в створе ВПП, а левее, метров сто, параллельно. Да следим за постоянством вертикальной скорости до самого выравнивания.

Как обычно, обязанности были распределены. Молодой второй пилот должен был пройти обкатку настоящим Севером, который уже в конце августа может себя показать во всей красе.

Филаретыч вывел нас точно к 4-му развороту, через привод, правой "коробочкой".

Я точно выполнил разворот и взял курс посадки 350. Диспетчер задал 348, и мы так и шли: 348-350 градусов. При заходе по локатору надо очень строго выполнять команды: диспетчер по перемещению меток на своих экранах видит, насколько эффективны его команды, и вносит мелкие поправки, стараясь, чтобы клин отклонений сужался по мере приближения машины к торцу.

Штурман внимательно следил за стрелками радиокомпасов, контролируя, точно ли в створе мы идем. Периодически диспетчер давал удаление, а Витя сверял нашу высоту с той, которая должна была соответствовать этому удалению. Диспетчер спокойно, через каждые пять-семь секунд, констатировал: "курс-глиссада; пошли выше, увеличьте вертикальную; на курсе - на глиссаде; курс 348; уходите под глиссаду; прекратите снижение; на курсе - на глиссаде…" Саша наблюдал и дублировал команды по радио; Алексеич держал режим двигателей, а я спокойно пилотировал по командам, стараясь держать вертикальную скорость в пределах нормы и изредка добавляя или убирая режим на один процент.

На 80 метрах мы шли в облаках. За стеклом мелькали пятна, судорожно менялось освещение: видимо, рвань. Я не отрывался от приборов: сейчас нужны микронные поправки, все стабильно, идем хорошо… не дергаться… Откроется, откроется…

- Решение?

Я тянул паузу: еще секунда, еще… Даже мысли не было уходить.

- Решение? - повысил голос Витя. Он тоже тянул паузу. - Правее 15 идем. - Садимся, конечно, садимся, - бросил я.

Замелькала в разрывах земля. Пятнадцать так пятнадцать правее. Не дергаться.

Метрах в ста слева показалась та самая просека - краем глаза… Нормально идем, земля видна, не видно только торец полосы. Вертикальная три с половиной. Курс 350. Замри. Жди.

Саша мягко держался за штурвал. Витя плясал, вытягивая шею, искал землю. Алексеич, как взведенный курок, замер в ожидании команды.

Ага: вон чуть слева вырисовалась зебра торца. Точно, мы правее метров 15-20. Доворотик, тут же назад; торец, выравнивание… малый газ… осевая подплывает слева… еще кренчиком придержать, добрать штурвал, удержать, удержать машину от перемещения влево, еще добрать - шлеп! И покатились на правом колесе, но - строго по оси. Справа в поле зрения показался перрон; стеклянная будка КДП скрывалась в рваном нижнем крае облаков.

Перегрузка на акселерометре 1,25, толчок чуть ощутим, но это мелочи; экипаж сработал как часы… если бы не этот злосчастный обогрев ППД.

Вернулись в Москву без приключений. Налет составил более 10 часов, пришлось химичить в задании на полет; ну, сочинили, обошлось. В те времена на это смотрели сквозь пальцы. Ну такое географическое расположение у нас, что на "Тушке" из всех сухожилий тянешься.

В Москве сидел в рейсе начальник, и первой моей мыслью было: доложить ему и оформить добровольное донесение о нарушении РЛЭ - это в последнее время поощрялось, и сознавшийся экипаж вроде не наказывали, только пороли на разборе перед лицом своих товарищей. Но тут пороть-то, перед лицом, было незачем: все мы грешны, все летаем на нашей любимой "Тушке" и любой может попасть в эту туполевскую ловушку, и сам начальник тоже.

Начальник спал перед вылетом, будить его было неэтично… Взяли мы бутылку, сняли тихонько, под одеялом, стресс и упали спать мертвым сном уработавшихся мужиков.

Дома Филаретыч привел в действие старые связи, подсуетился, мы сбросились… Короче, отмазали нас в расшифровке, и после отпуска никто и не вспомнил.

Когда это было, чтобы перед отпуском не приключилось что-то пакостное. Вспомнить хоть Караганду, хоть Надым, хоть недавний Владивосток. Вот и Полярный теперь.

Свой почерк

Подошло дело к вводу в капитаны моего второго пилота, с которым волею судьбы пришлось летать восемь лет. Эта судьба нещадно давила и ломала летчиков в безвременье 90-х годов, и многих выдавила из аэрофлота на землю. Кто нашел свое дело и пустился в неверное плавание по мутным волнам бизнеса; кто сел на проходную; кто спился; ну, а кто, вцепившись в правую табуретку, долгие годы ждал свою летную струю, чтоб таки ввестись капитаном и пересесть на левую.

Иные хорошие пилоты, оставив пока мысль о вводе в строй, перешли в нашу иранскую эскадрилью, выучили английский и стали летать за рубежом, зарабатывая немалые по тем временам деньги: по тысяче долларов в месяц.

Коля же Евдокимов сказал: "Я хочу ввестись командиром корабля". И всякими правдами и неправдами держался за наш экипаж. Струи не было, и он так и летал вторым пилотом.

Ну, а мы, счастливые, что справа сидит такой талантливый пилот, все больше и больше доверяли ему, продолжая шлифовать нюансы. И, в конце концов, после мучительной перестройки авиакомпании, наметилась струя: началась долгожданная подвижка, переучивание на новые типы и ввод в строй засидевшихся "в девках" вторых пилотов. Еще не было решено, кто из инструкторов будет вводить; в нашей эскадрилье собирались вводить пока двоих стажеров, одного - штатный инструктор, другого - нештатный, то есть, я.

Не дожидаясь, пока определятся с персоналиями, но весьма ревниво переживая за своего подопечного, если попадет в другие, не мои руки и, не дай Бог, как-то там не покажет себя - я выпросил Колю из другого экипажа, куда его как опытного волка перетащил ненадолго другой старый капитан, чтобы немного, так сказать, отдохнуть в полетах от постоянного надзора за своим, менее опытным вторым пилотом. Я хотел устроить Коле комплексную проверку и, после перерыва в совместных полетах, свежим взглядом определить степень его готовности с точки зрения нюансов высшей школы пилотирования. За годы полетов в нашем неизменном экипаже - с небольшими перерывами по производственной необходимости - Коля давно превзошел ординарный уровень и обещал показать себя как зрелый и искусный капитан Ту-154. Мы так свыклись с этой мыслью, что никаких сомнений в уровне мастерства нашего "сына экипажа", в три смычка воспитываемого тремя дедами, вроде и не было. Но все-таки надо было глянуть, чтоб, так сказать, представить товар

лицом.

Длинная Москва, с Полярным туда-обратно, как раз подходила для проверочно-оценочного полета. Радостно было видеть экипаж в полном составе; работа шла легко, в одно касание, с прибаутками, как у нас принято; Николай Эдуардович показывал себя, работая совершенно раскованно, в родной летной семье. Приятно было узнавать в сложившемся почерке зрелого ездового пса штрихи, присущие именно нашей методике летной работы. Но… кое-что в его полетах - чуть резало и настораживало. И я все старался проанализировать каждый этап, каждую операцию, и сделать объективные выводы как инструктор.

Как летает? Да вроде все делает строго по технологии, от зубов отскакивает. Взлеты и посадки - да… Ничего не скажешь. Во всяком случае, о его пилотировании не сказал бы ничего плохого любой проверяющий высокого ранга: все укладывалось в параметры пятерки по нашим оценочным стандартам. Но я-то этого орла, его потенциал, знаю уже восемь лет… И вот, какие-то сомнения.

У него выработался почерк, который я, в общем, не приветствую, но это - его почерк. Пилота, у которого не выработался свой собственный почерк, опасно вводить капитаном; второго же пилота, обладающего своим собственным почерком, надо уважать.

Все пилотирование его - на пределах. Я сам люблю и умею летать на пределах, но мне надо убедиться, что это не стремление к острию и риску, а просто творчество в рамках, допускающих касание об опасность. Пограничные состояния зыбки, и есть летчики, сознательно удерживающие промежуток между границами своего полета и допустимой документами гранью, и никогда, ни при каких условиях не подходящие к грани ближе самим собою устанавливаемого механического промежутка. А есть летчики, чье мимолетное прикосновение к границе допуска сознательно используется как метод непрерывности, перетекания из одного в другое - и так плетутся кружева высшего мастерства.

Пример, очень приблизительно объясняющий то, о чем я тут рассуждаю. Гонки на тяжелых мотоциклах, вираж, касание коленом асфальта, когда сердце замирает… Можно и не касаться, можно не доводить крен до того касания… но… тогда останешься в задних рядах.

Но ни в коем случае этот пример не должен приводить к

мысли, что мы возим пассажиров, стремясь к риску. И не надо по-простецки желать, чтобы все летчики держались подальше от разрешенных границ. Нет, рабоче-крестьянский подход тут неуместен. Полет производится, творится свободно - но так, чтобы пассажир этого не почувствовал. Иногда ради этого приходится подходить к границе - под неусыпным контролем экипажа. Иногда слишком далеко отошедший от одной границы пилот приближается к границе, не менее опасной; так, держась подальше от грозовой засветки на экране локатора, можно незаметно приблизиться к склону горы. Диапазон безопасности иногда бывает слишком узок; коридор безопасного полета извилист, и, фигурально выражаясь, лучше, оптимальнее проходить его, чуть подрезая углы.

Либо можно по-ремесленнически, типа: дал газ - дал тормоз. Как российский "водила" в том мощном германском автобусе: мотает пассажиров по салону, как собака тряпку. Тоже везет надежно, решает задачи дорожного движения, безопасности, но… ординар. А в авиации не должно быть ординара, и мой экипаж это понимает как никакой другой.

Так вот, на четвертом развороте у Коли скорость на пределе: 280, строго по Руководству, никак не меньше… но и не больше. Миллиметровщик. Строго, предел, но… маловато. Алексеич сзади ворчит и готов в любую секунду добавить газу. Но все стабильно. Допускается 280-300, так он держит 280. Иной раз это диктуется узкими рамками захода: на меньшей скорости получается меньший радиус разворота, а размазанный разворот иной раз опаснее точно выдержанной минимальной скорости.

На глиссаде, гляжу, будущий капитан разгильдяйски гуляет по курсу: немножко, но таки гуляет. А сколько долблено, что надо держать курсовую стрелку - как дышать. Я ворчу. И ведь ниже ВПР, метров с пятидесяти, он ловит тот курс, и уже дальше держит строго. У меня норма - стабилизировать параметры на высоте 150 м; он же справляется на пятидесяти. Рассчитывает на свою реакцию горнолыжника? Не придает значения важности этого момента? Так ведь знает, о чем речь. И в результате все полеты его как-то получаются с посадкой строго на ось. Ему хватает этих 50 метров; мне - нет. Таки свой почерк, язви его.

На взлете после отрыва постепенно уходит с оси, пусть на 20 метров в сторону - но с земли ведь смотрится некрасиво… Можно же после отрыва бросить взгляд на маячащий впереди домик ближнего привода и скорректировать по просеке тот курс, а там и дальний привод виднеется… а в спину смотрят: Ершов взлетел… "буквой зю"… Это - прямое разгильдяйство. Красиво надо делать.

Первый разворот, спаренный, сразу на 180 градусов. Так надо же к концу разворота разогнать скорость до 550, чтоб оптимально, на малом радиусе развернуться вокруг пятки, не размазывать, а после вывода - уже обеспечена скорость и максимальный набор высоты. Знает, умеет - а не делает. Что-то мешает?

После взлета, на высоте перехода, я беру на секунду управление, пока он установит давление 760 мм на высотомере - чувствую, машина стриммирована по тангажу явно на тянущие усилия. Не пойму, зачем он это делает. Или просто скован, не хватает внимания, не успевает снять усилия со штурвала?

Расчет снижения с эшелона, уж в чем он специалист… нынче хромает. Явная тенденция к раннему снижению, с запасцем, по-стариковски, километров на десять раньше. Ну, ладно, была бы осень, возможность обледенения - так ведь лето красное, пронизываем редкие облака без задержки. Тут уж ворчит Филаретыч. В чем дело?

На глиссаде держит повышенную скорость - и до самого торца. Перелеты, небольшие, но есть.

Бесталанный заход по продолженной глиссаде, над горячей полосой, правда, строго как требует Руководство. Естественно, снова перелет. Ну, ладно, сидел бы проверяющим инспектор. А то ведь родной экипаж. Сделай умело и красиво. Нет.

Очень низкое и очень четкое выравнивание, с четкой фиксацией посадочного тангажа, притирает к бетону неслышно… это - по-бабаевски, но, черт возьми - я за семенники хватаюсь, страшно. Учил-учил предвыравниванию - нет: свой почерк. Соколиный глаз… язви его.

Импульсы тяги на рулении, использование и преодоление уклонов, в разворотах, вблизи препятствий, чутье инерции - все прихрамывает. Он же может лучше! Заруливал тут в Домодедове на 3-ю стоянку с малым запасом инерции: последние 20 метров полз чуть не две минуты, но газу не добавил; и дополз-таки… под общий хохот экипажа.

Орлята учатся летать, елки зеленые. Восемь лет - слишком долго. Или… может, нынче я слишком ревниво и ретиво за него взялся. Но волчонок дозрел… не перезрел бы, и я должен представить его на ввод - чтоб у инструктора слюнки потекли. Доводка и полировка должны быть уже закончены, а тут…

Однако в Полярном заход с попутником и посадка в ямку были безукоризненны, даже с шиком. Тут виден соколиный глаз. Тут даже ординарному капитану, или даже большому летному начальнику - делать нечего: они, конечно, хоть и выполнят

посадку, но оправдают чувствительное приземление именно этим попутным ветром, этой ямкой. Коля же продемонстрировал посадку идеальную, за что был удостоен сдержанной похвалы экипажа: знай наших… Однако, несмотря на отдельные удачи и общий высокий уровень, меня вся эта куча недоработок ни грамма не устраивает. Это - разгильдяйство, на фоне родного экипажа, где вроде как можно чуть расслабиться. А я должен свою смену выдать фирменно. Будет же он четко летать, я не слезу с живого. Заплачет, но будет. А то - школу нам портить. Щас.

Ну, ладно, у нас еще рейс в запасе, поработаем.

Такие мысли со скрежетом ворочались в голове, пока мы летели на Москву, на Полярный и обратно. Я пытался внушить себе, что поводы-то для ворчания, по большому счету, ничтожны: Коля - сильный пилот, и кому как не мне это знать лучше всех.

Но жаба давила: мой воспитанник, плод моего труда, перспективный будущий мастер летного дела - и мне же показать не может! И я все ворчал про себя, и все вынюхивал, высматривал недостатки. Так наверно печник, сложив новую печь, ходит вокруг, и все вглядывается: параллельны ли стены, ровные ли углы… а как еще труба тянуть будет? И успокоится только тогда, когда хозяин за рюмкой поблагодарит и при соседях похвастается: вот печка тянет - поленья в трубу улетают! Спасибо, Мастер!

Взлетели из Полярного - стало греться масло во 2-м двигателе, и так это, интенсивно, что хоть двигатель выключай. Но по высокой температуре масла было замечание и раньше, записано в бортжурнал, инженеры что-то там сделали, расписались, но, видать, мало. Греется; однако, уже подползает к 120, а положено выключать при 110. Но до Москвы пять часов лету, Норильск закрыт, а чтобы сесть на вынужденную в Новом Уренгое, надо еще полтора часа вырабатывать топливо, да еще выпорют за то, что привезли неисправность в чужой, дорогой аэропорт, надо засылать ремонтную бригаду… "что - дотянуть до Москвы не могли?"

Коля, хитро прищурившись, предложил: тянем до Норильска, и если установленный Алексеичем щадящий режим не сбавит температуру масла, выключаем двигатель и поворачиваем на двух остальных на Красноярск: и топливо до посадочного веса выработаем, и неисправность привезем домой, а не дяде.

Пассажир подумает: полет на двух двигателях! Ой! Срочно садиться! Да только он не знает того, что прописано в нашем Руководстве: самолет Ту-154 относится к той категории

самолетов, для которых даже отказ двигателя на взлете не является причиной для прекращения полета. Можно продолжать полет до аэропорта назначения. Конечно, с учетом всех обстоятельств.

Что ж, второй пилот предлагает грамотное решение. Однако нам за налет деньги платят; надо пытаться тянуть до Москвы. Сдернули режим второму, добавили чуть не до номинала режим крайним двигателям и стали ждать. К Енисею масло стало остывать, пришло в норму, и даже потом удалось выровнять режим всем трем.

Дотянули до Москвы. Был сдвиг ветра на глиссаде; Коля заходил в автомате, машина покачивала крыльями, автопилот чутко держал в центре директорную стрелку. Крутить вручную, в болтанку, после утомительного ночного полета на Полярный и обратно на Москву, Коля посчитал неразумным, и правильно: пусть железо работает.

Фронт подходил к аэродрому, моросило, поперек курса дула приземная мезоструя, снос менялся, и, вдобавок, система вдруг стала плавно затягивать машину под глиссаду. Мы с Колей бездумно наблюдали, как стрелка вариометра показала увеличение вертикальной скорости до 7, потом до 9 метров в секунду; не успел я дать команду, как Коля тут же отключил автопилот и руками, одним сложным коротким движением, вытащил ее на глиссаду и утвердил стрелки в центре. Вот по такому движению, зачастую непостижимому для ординарных летчиков, мастер может судить о мастере.

К высоте принятия решения параметры были в норме, мы только ожидали утихновения попутно-бокового ветра, вынуждающего держать повышенную вертикальную скорость; ветер продолжал поддувать под хвост до самого торца. Лил дождь, дворники молотили, размазывая дугами по стеклу желтые следы от насекомых, Филаретыч четко и торжественно диктовал: "Метр, метр, метр!" Машину несло над полосой; малый газ был установлен, Алексеич сзади для верности прижимал рычаги газа, а второй пилот выжидал свои потаенные секунды, чтобы чуть добрать штурвал и погасить последний дюйм. Я заметил, что он допустил при этом правый крен. Сказал ему: "Правый крен". Он кивнул и… добавил правого крена, градуса полтора. Я повторил: "Правый крен убери". Машина так и неслась над осевой линией, и никуда ее вправо почему-то не стаскивало… Коля добрал. Но попутный ветер внес микроскопический корректив, а, может, соколиный глаз не совсем точно отсчитал миллиметры -машина чуть взмыла. Оказывается, сдвиг ветра получился не в ожидаемую

сторону; я этого не заметил, а Коля заметил - и прикрылся креном. Порывом ветра нас потащило влево; Коля легким движением, одновременно удерживая крен против ветра и добирая штурвал, зацепился правыми колесами за воду на полосе, прокатился на одной ноге, потом плавно убрал крен и опустил переднюю ногу. Было что-то волшебное в мягком кошачьем движении рук, сотворивших столь мягкую встречу с землей. Сердце окатила теплая волна: "ну, во-олк!"

Весь полет домой шел разбор. Все было разъяснено, разобрано, выспорено. Скорость на развороте он контролирует не только по прибору скорости, но и следит за запасом по углу атаки. Повышенная скорость на глиссаде - так сдвиг же ветра ожидался, все по Руководству… Перелет - так полоса же длинная, а если держать скорость по Руководству, "эмка" упадет, как только поставишь малый газ… а хочется ж красиво… сами же меня учили делать ЭТО красиво…

Волчонок умел защищать себя. Ну, дай Бог, попадешься ты мне на ввод…

Бог дал… только это было потом; а сейчас надо было садиться дома, с прямой, под горку. Как всегда, впереди маячил попутный борт, и надо было так отстать от него, чтобы он успел после пробега развернуться и освободить нам полосу. Коля, перетащив машину по трясучей дороге через два циклона и обойдя на 11100 грозы верхом, справился с расчетом снижения блестяще и отстал от борта ровно на столько, сколько надо было. Фары севшего перед нами и развернувшегося Ил-62 светили нам навстречу, потом отвернули в сторону рулежки, и как только борт доложил освобождение полосы, нам дали посадку.

Перед приземлением Коля осторо-ожно сунул правую ножку, видя, что машина медленно, в сантиметре от ВПП, перемещается через ось справа налево. Я зажал педали и проворчал:

- Куда ногами сучишь…

На что второй пилот, в сознании своего торжества, опуская переднюю ногу, с ухмылкой так, ответил:

- Так уже ж катимся… Реверс включить! - И сам потянул вверх рычаги реверсов.

> Ну, притер, сукин сын! Я не смог определить момент касания.
> Специалист, язви его.

Вот ведь - безвременье было; вроде бы, думать приходилось больше о хлебе насущном, да о том, куда приткнуться, когда

выгонят… а мы думали о нюансах мастерства нашего общего ученика. Если профессионализм поразил человека, то это навсегда, это болезнь неизлечимая.

Продолженная глиссада

Начальников не выбирают. Их выдвигает жизнь. И вот раз садится к нам проверяющий высокого ранга, от чьего одного слова может зависеть моя летная карьера, и летит с нами в Норильск. Там я показываю второму пилоту, как по-бабаевски можно сесть на "пупок" в начале знаменитой кривой алыкельской полосы; начальник из-за спины наблюдает. Летим домой, садимся; на разборе полета начальник ворча пеняет мне, что сильно, мол, мудрю с этим норильским пупком - да его просто перелетать надоПе-ре-ле-тать, по продолженной глиссаде, как положено… учишь вас, учишь…

А тут понадобилось проверить на первый класс одного нашего второго пилота: человек отлетал свои нормативные часы, готовится в кандидаты на ввод в строй капитаном; надо сдавать на класс и показать летное мастерство. Запросто: проверяющим к ним в экипаж подсаживается тот же высокий начальник, и летят в Сочи - рейс отдыха… Второй пилот показывает свое умение с правого кресла, проверяющий сидит на левом, а высаженный со своего места капитан стоит за спиной и наблюдает, болея душой за своего воспитанника.

И заходят в Сочи, и, как назло, для проверки - дают им посадку на короткую полосу, самую короткую для Ту-154: 2200 метров. Вторая полоса-то в Адлере - 2700, да ветерок дует не по той полосе, а по малой; а на длинной полосе получается попутник выше нормы.

Ну, на малую так на малую. Дело привычное… для проверяющих высокого ранга. Давай, парень, являй искусство, строго по документам, по продолженной глиссаде… а я уж и проверю.

Что такое глиссада, я уже распространялся достаточно. Это траектория движения самолета к полосе, предпосадочная прямая. EJ надо строго выдерживать по приборам - и тогда, сближаясь с землей, ты должен воткнуться в полосу, перелетев ее торец где-то на 250 метров. Но мы, конечно, не втыкаемся, а выравниваем самолет, и он несется над бетоном и касается его заведомо дальше от той теоретической точки, где глиссада вонзается в полосу, как игла в вену - под углом всего-то 2 градуса 40 минут.

Опытные пилоты стремятся так набить руку, чтобы все-таки лишние метры полосы при приземлении оставались не позади, а впереди, а значит, ведут самолет чуть-чуть ниже глиссады, с

таким расчетом, чтобы, пересекая порог ВПП на разрешенной высоте 15-10 метров, проходить его таки на 10. При этом стрелочка на приборе стоит не точно в центре, а показывает, что ты идешь чуть ниже. Зато приземление происходит без перелета, а это для пилота важно: вся полоса еще впереди.

Все эти тонкости со стрелочками вписываются по нормативам в оценку "пять". Но наши летные начальники, хорошо знакомые с распространенным среди пилотов стремлением "поднырнуть" в сложных метеоусловиях под глиссаду, чтобы скорее зацепиться взглядом за землю (а это частенько приводит к грубым посадкам), учат нас в любых условиях держать глиссаду строго в центре… и хрен с ним, с перелетом - зато вроде как гарантия от грубой посадки.

Копий сломано много, порки на разборах проведено предостаточно, но старые капитаны все так же учат молодых пилотов точному расчету: чтобы самолет касался бетона там, где ему предопределил место капитан; в идеале -точно на обозначенный белыми широкими знаками пятачок светлой бетонки, дочерна вышорканный шинами самолетных колес. Правда, судя по тому, что пятачок этот достаточно далеко вытянут вперед - аж за вторые и третьи узкие знаки, обозначающие зону приземления, - видать, не у всех-то получается этот самый, точный расчет.

Уже впереди светлел прямоугольник короткой адлерской полосы, уже видно было и черное пятно от колесных следов в районе широких знаков - и пятно это не вытянутый эллипс, а скорее круг… тут роскошь перелета недопустима. Второй пилот, вряд ли когда садившийся на столь короткую полосу, пыхтел за рогами. Опытный дядя с широкими погонами на плечах наблюдал слева, мягко держась, как положено у нас в Расее, за управление; отстраненный от полета капитан стоял сзади штурмана, держась за заголовники пилотских кресел, и весь сжимался от напряжения: да и попробуйте сами не сжаться в подобной ситуации. Справится ли?

Стрелки курса-глиссады стояли строго в центре. А где ж им положено -при проверке-то на первый класс… все строго. И скорость строго соответствовала. И сдвиг ветра, обычный вдоль морского берега, присутствовал. И опыта посадок в Сочи у второго пилота было немного.

Солнце палило вовсю, погода звенела. Может, поэтому штурман сказал ритуальное слово "решение?" не на положенных в Сочи 200 метрах высоты, а на 100. Какая, мол, разница - полосу видно было за 20 километров, и решение о посадке принято

давно. Проверяющий небрежно бросил "садимся"; самолет поддуло попутным ветерком, и он, родимый, понесся по продолженной глиссаде под запоздалую команду "малый газ". Результатом стал банальный перелет.

На другом каком аэродроме, увидев, что расчет получился с явным перелетом и полосы может не хватить, капитан бы добавил газу и ушел на второй круг. В Сочи впереди стоят горы, поэтому решение о посадке или уходе принимается еще до береговой черты, на высоте 200 метров, чтобы успеть заранее отвернуть от гор, а уж после принятия решения пилотирование должно быть строжайшим.

Да были случаи… я сам знаю коллегу, сумевшего при появлении внезапной помехи (коровы) на полосе перед самым приземлением - дать взлетный и уйти от самого порога ВПП, с разворотом вправо. Обошлось… замяли.

А тут заклинило. Второй пилот все добирал штурвал, чтоб помягче сесть… проверка же. Ну, сел, на середине полосы, давай плавно опускать переднюю ногу - нос то поднят высоко, от этих добираний; пока опустил, потом сам же включил реверс - а сотни метров утекали под крыло.

Тут бы проверяющему хоть скомандовать: "Реверс до полной остановки!" -нет, на скорости 120, как положено, реверс был выключен… и машина прыгнула вперед. Крик проверяющего "ТормозиТормози!" совпал с воплем стоящего сзади и схватившегося за репродуктивные органы капитана: "Что же вы делаете, йJ….!". И оба пилота в панике обжали тормозные педали.

А на тяжелых самолетах советского производства тормоза уж так устроены, что тормозить можно только с одного кресла - с любого, но - только одного. Кто первый нажал, у того тормоза и оказываются. Там челночные клапаны срабатывают и перебрасывают управление.

А если педали нажмут сразу оба - получается ни то, ни се. Вот они оба и тормозили.

В таких ситуациях старший на борту говорит: "Взял тормоза!", а второй дает квитанцию: "Отдал тормоза!"

Какое там. Жали изо всех сил. И оно практически не тормозилось.

А самолет себе катился. И к торцу скорость была еще около сотни. А дальше там камни, река… короче, некуда дальше. Давай сворачивать… влево… нет, вправо… Дали правой ноги, крутанулись, сбили фонари, порезали колеса… остановились под 90.

Тишина… Доложили, выключились… дрожь в коленках…

Проверяющий обернулся назад и с досадой сказал капитану:

- А ты… чего там… стоял!

"Не оставляй налет на конец месяца, тормоза - на конец пробега, а женщин - на старость"…

Виноват оказался штурман. Вот если бы он на 200 метров сказал "Решение?", тогда

- да… тогда бы, это… А так, расшифровали - сто метров, явное нарушение. И еще: разгильдяй штурман не докладывал на пробеге, сколько осталось полосы. Правда, этот доклад, об остатке 900 и 600 метров, положено делать при посадке в сложняке, да еще на аэродромах, оборудованных по второй категории… Неважно! Не помощник капитану. Нет, не помощник. Вина его, явная. Не доложил пилотам, что перелет. Подставил всех. И этот тоже -командир корабля, называется… стоит сзади! Чего там стоял?

Да. Пупок надо перелетать. По продолженной глиссаде. Учишь вас…

Ну что делать: слова "проверяющий высокого ранга" всегда окрашены у меня определенным оттенком. Навидался я их. Хотя… всякие бывают. Ремесло начальника тоже не очень легкое. Однако же, такие начальники как всем красноярцам известные - Садыков, Медведев, Левандовский - встречаются все-таки редко. Взял штурвал - и слетал так, чтоб слюнки потекли… Я ведь видел! И учился у них, и завидовал: что вот я - рядовой ездовой пес, а он - высокий начальник… а ведь я бы лучше его - не слетал! Я из-за штурвала не вылезаю, а он - из-за стола; ну, 25 часов в месяц-то подлетывает… Так он - от Бога летчик! Вот у него - класс!

Естественно, под лестницей пилоты обсуждают все летные события, а уж такое… Коля мой только криво ухмыльнулся. А старый капитан, мой коллега, заявил, что нечего, мол, давать в Сочи вообще посадку вторым пилотам: аэродром коварный.

Вспомнили еще случай со старой нашей знаменитой летчицей, капитаном Ту-154, которая в давнее время позволила сесть в Сочах своему второму пилоту, а он уклонился на пробеге, выскочил за обочину, намотал сена на колеса… и заслуженную пилотессу выкинули: из капитанов Ту-154 - вторым пилотом на Ил-18… а потом и вовсе выдавили на пенсию.

Мы с Колей переглянулись. Я вслух-то всем говорю, что да, нельзя, мол, давать вторым пилотам садиться в Сочах… а сам-то давал: и Леше Бабаеву (это Леша - и не справился бы с какими-то Сочами!), и даю всегда Коле, да и другим надежным вторым пилотам - а где ж им учиться. Я же сам, помня урок молодости - неудачную, нервную посадку на ту же полосу, - считаю для себя обязаловкой садиться именно на нее, родимую, на короткую, и

точно на знаки, и мягко… Получается, да не всегда. Это хорошая тренировка на учет всех нюансов захода.

Случай этот заставил меня, да и всех нас, вспомнить подзабытые нормативы зон приземления. От первых узких знаков до широких - 150 метров. От широких до третьих узких - 450 метров. Это зона - на "пятерку". Я же для себя сузил эту зону: от широких до первых узких - 150 метров. Вот моя зона на "пять". Посадку же за 50 метров до знаков считаю недолетом. Его можно использовать в экстремальных случаях, когда нужна вся длина полосы. Так делал в том же Сочи мой учитель Репин, когда понадобилось.

Но… кое-кто пупок перелетает. И учит.

Главное: идут по продолженной глиссаде, и он долдонит: "так, так, молодец, держи стрелки, правильно, верно"… Это же явно заложен перелет за знаки - пусть по нормативам на "пятерку", но из 2200 метров длины полосы -600 останутся за спиной, пропадут!

Тут Репин 25 лет корячился сесть точно на знаки, даже за 50 метров до знаков - и меня научил. А проверяющий тот тогда еще в пятый класс ходил. Это же Сочи.

Анализируешь, анализируешь… зло берет. Ну, хоть теперь-то он хоть что-нибудь понял?

Сколько раз, бывало: притрешь ее в жару точно на знаки; еще ногу опускаешь, а уже командуешь "Реверс включить!", и глаза впиваются в тот, дальний торец и 9-ю РД. Оцениваешь, как быстро приближается к тебе зебра в конце полосы, как утекает под крыло короткий бетон, и ждешь желанного доклада штурмана "скорость 220!", и скорее тормозишь, и мучаешься, выключать или не выключать реверс… И только-только, иной раз и на скорости, выскакиваешь на 9-ю РД, а то и проскочишь, с холодком в животе, и сруливаешь в самом конце. Здесь тебе не Домодедово. Это - Сочи.

А когда это делает твой второй пилот - плоть от плоти твоего инструкторского мастерства…

Ну, а кто ж ему даст. Разве что Солодун… Вот ему-то, Учителю, да Репину, такому же Учителю - и спасибо.

Поэтому очередной полет в Сочи я полностью отдал Коле. Однако, по закону подлости, над Уралом отказал правый авиагоризонт, отключился курсовой канал автопилота, и мне пришлось крутить штурвал вручную до самой Самары и садиться там при низкой облачности по своему авиагоризонту.

Естественно, Самара задержала нас отсутствием искомого

прибора, и я уже собрался звонить на базу и приготовился к сидению. Но экипаж не дремал, действовал, и Коле с молодым бортинженером удалось, буквально за пару бутылок водки, договориться с местным инженерно-техническим составом сдернуть авиагоризонт с простаивающего без двигателя самарского борта, с клятвенным обещанием вернуть с первым же рейсом.

Ну, бордель. Но взятка, вернее, презент, двинул дело, и через три часа мы воспарили.

К тому времени, благодаря некоторым проверяющим высокого ранга, посадки на короткую полосу "Тушкам" ограничили, и нам пришлось садиться на длинную. Я озадачил Колю: сесть точно на знаки. Преодолев ветровую раскачку над береговой чертой, он дожал машину чуть под глиссаду, прибрал режим и подвесил ее на газу перед самым торцом, пройдя его строго на 10 метров (если бы на 9.90 - то надо резать талон нарушений, а так - точно на 10!), еще прибрал режим и, под отсчет штурмана "пять, четыре, три, два, метр, метр, полметра!" - как только знаки подошли, стащил газы и чуть-чуть не добрал штурвал, на ту самую малость, которой и определяется мягкая посадка. Мы мягко шлепнулись с пяти сантиметров, но точнее расчета я не видел: вышеупомянутому "мастеру" только сопли вытереть. И Коля, сочась достоинством, не спеша притормозил.

Заруливал на стоянку я, потому что машина с "балдой"… жаль, надо бы Коле потренироваться и в заруливании на стоянку разворотом под 135 градусов, ну, в другой раз…

Экипаж уже ждал у стоянки с сумками. Увидел среди них Солодуна; сердце екнуло: не обгадиться бы с заруливанием на глазах у всех и, главное, Учителя… товар лицом… Подкрался, развернулся под 90, чуть протянул, довернулся, вполз по разметке, выровнял колеса, тихо-тихо, как учили, остановил машину.

Потом, после приветствий, украдкой зашел спереди, глянул, как стоит машина по разметке. Как из пушки! Удалось.

Кому и что я доказываю? Не знаю. Себе. Учителю. Ученику. Школе.

Защищая на разборе того проверяющего, другой проверяющий, тоже высокого ранга, тоже в свое время "отличившийся", говорил:

- А вы попробуйте: и рассчитать посадку, и мягко посадить, и реверс самому включить, и тормоза, и выдержать направление, и зарулить…

Ну, так у меня вторые пилоты сами все и делают. И мне не приходится в досаде говорить им:

- А ты… чего там… сидел!

Взлеты-посадки

Норильск в ноябре - мой коронный рейс. Как всегда осенью, там прогнозировался туман волнами, подходил с запада фронт, и я торопился. Филаретыч не спеша, обстоятельно настраивал НВУ, проверял системы… а я шкурой чувствовал: уходит, уходит цикл, не пришлось бы садиться как раз в той волне тумана, что в очередной раз накроет Алыкель.

Как словом, так и делом: на четвертом развороте стало ухудшаться; руководитель полетов включил барахлящую курсо-глиссадную систему, чтоб таки нас посадить, ибо облачность понизилась до земли, и вертикальная видимость была уже по минимуму: 70 метров.

Я заходил в автомате; стрелки замерли в центре прибора, а диспетчер посадки все бубнил: "правее 30, выше 20… правее 25, выше 10… на курсе -на глиссаде… правее 25… правее 25…"

Многолетняя привычка доверять приборам как-то притупляла эту назойливую информацию (стрелки-то в центре… мало ли что диспетчеру там кажется… да и не в регламенте их система… или локатор…), но где-то в уголке мозга все же отложилось подозрение, что, вполне возможно, таки иду правее. И Филаретыч, контролируя заход по приводным радиостанциям, сказал: "Точно ведь, правее идем немножко…"

Периодически я бросал взгляд вперед: белая мгла; через десяток секунд снова: серая мгла; по мере погружения в глубины воздушного океана мгла темнела и сгущалась. Ноябрьские дневные сумерки коротки, и внизу уже стояла непроглядная полярная ночь.

Метров с семидесяти или шестидесяти (Филаретыч жестко спросил: "Решение?" и сработал сигнализатор радиовысотомера) слева по курсу показались бледные пятнышки огней, размытые туманом: да, мы где-то по правой обочине полосы.

Как это определяется, я выразить словами, а тем более, в цифрах, не могу. Позвоночник подсказал, что идем справа от той массы огней, что светятся длинной тусклой полосой слева от нас. А как идем, приближаемся или удаляемся, под углом или параллельно, станет видно после немедленного -руки уже сделали - S-образного доворота влево, к тем огням, к створу полосы.

Руки делали дело автоматически. Энергично левый кренчик - и тут же правый, вдвое меньше. Еще тело машины только начало перемещаться влево, а рули уже сопротивлялись, тащили вправо, преодолевали инерцию, и это преодоление закончилось точно над

цепочкой огней, ведущей нас к торцу.

Эту инерцию приходится улавливать долгими тренировками, многократными повторениями, в самых разных условиях - и потом, в результате выработавшейся интуиции, будет казаться, что это твой позвоночник чует, сколько и как дать того руля. А у кого не чует, тот перевалит осевую линию, и, только увидев, что перевалил, запоздало даст рули в обратную сторону. И получится раскачка перед торцом, ловля оси… и уж будет не до вертикальной скорости. Так вот и зарождаются грубые посадки.

У меня в этот раз тоже немного не хватило чутья: машина слегка перевалила за осевую… кренчиком, кренчиком, остановить… чуточку назад… И тут открылся торец, с его зелеными входными огнями: идем чуть выше… дать снизиться, дожал… ага - земля пошла навстречу слишком быстро… тут же пупок стережет! Гасить вертикальную! Так… тих-хо, тих-хонечко на себя… стоп… жди… вот он, родимый! Протяну-у-уть штурвалом вдоль пупка, замерла… чуть добрать… есть касание!

Дальше гололед: давали сцепление 0.31, потепление, подтаяло, снежок сверху льда… притормаживаю… вроде схватывает… торможу, в меру энергично, с умом - впереди еще два километра полосы. Осевой линии под снежком не видно, боковые огни пятнами равномерно уходят назад справа и слева. Бежим где-то по оси.

На сопряжении с дальней рулежкой аккуратно развернулся по гололеду; фонари обочины привычно прошли под длинным носом. Порулил назад по своим следам, дошел до места касания колес о бетонку: две двойных черных полосы, а между ними едва просматривается пунктир осевой линии. Мастерство не пропьешь. И вот 2-я РД: тихо, тихо… освободил; колеса, съехав с бетона, покатились по укатаному снегу.

Дальше пошли переговоры с диспетчером о работе системы, о нижней кромке облаков… зашел на метео и поставил штамп захода по минимуму. Минимум свой, капитанский, я должен подтверждать раз в квартал в естественных условиях. Ну, летая зимой в Норильск… хватает этих заходов, хоть заешься.

О каких там пассажирах за спиной, о какой там ответственности думаешь в эти длинные секунды посадки. Только одно: ага, вот она, родимая, щас. Раз-раз-раз, вот так, вот так и вот так. Ну! Ну! Ну же! Есть!

Вот и все мысли. Или ощущения. Или соображения. Как молнии в мозгу. Своими боками и плечами наклоняешь как надо свои крылья. Напряженными колесами нащупываешь, нащупываешь землю. Стремишься к ней прильнуть помягче. К

родимой. К любимой. И родная земля нежно прижимает мои трепещущие колеса к своей заледеневшей груди.

После заправки Алексеич мучился с запуском ВСУ. Вспомогательная силовая установка дает нам и электроэнергию, и, что главное на Севере, тепло. В кабине уже становилось зябко, за бортом минус тридцать пять, а ВСУ барахлила. Идет раскрутка, пошла температура - и зависли обороты… не доходя 40 %, отключается стартер, обороты висят, висят, потом кончается программа - и отключение. Надо делать холодную прокрутку, чтобы температура упала ниже 100 градусов и снялась блокировка - и по новой… Снова цикл, снова висит и отключается.

Так он мучился раз пять, меняя положения разных тумблеров, чтобы, возможно, случайным их сочетанием что-то изменить в тайнах системы, в настройке программы.

Старые бортмеханики знают множество, казалось бы, нелогичных и необъяснимых уловок, когда против здравого смысла - а срабатывает. Потом уже, когда случай озвучится в приватной беседе, когда за бутылкой кто-то по секрету расскажет, о том, как он изворачивался в рейсе, - тогда среди инженеров наземных служб, в учебном центре, начинается анализ, поиск логики, находятся причины, вяжется последовательность, и, глядишь - появляются полуподпольные рекомендации, на свой страх и риск: как, где и по чему постучать, что вывернуть и продуть, что промыть, что местами поменять, что пальцем заткнуть на пару секунд… Кто ж тебе в какой-нибудь дыре будет искать запчасть и ставить ее. Только сам, своим умом, талантом, терпением, логикой, настырностью можешь добиться успеха - и улетишь. Все бортмеханики нашей страны, сами из бывших авиатехников, знают этот закон и, на удивление зарубежным авиаторам, нередко выручают экипаж своей смекалкой, не дожидаясь помощи от наших нерасторопных руководителей.

Я сдался. Связался по радио, вызвал наземного инженера, заказал, чтобы разыскали под снегом, выкопали, нагрели и запустили УВЗ - установку воздушного запуска (такую же ВСУ, только установленную на УАЗике), с помощью которой, подключив рукав, можно запустить наши двигатели, - чем поверг все алыкельские службы в состояние… Нет, не успел повергнуть: через 20 секунд Алексеич доложил, что все: отбой тревоги, запустилась!

Ну, спец. Добился-таки. Превзошел технику. На мою похвалу

глухо обронил:

- Что мы с тобой - даром, что ли, одиннадцатый год вместе летаем… чай не дураки, кой чему научились-то. Давай команду, пусть садят пассажиров, да и поехали, пока не закрылось тут.

Вот такой моментик. И спине тепло… в буквальном смысле: из трубопроводов с шипением пошел теплый воздух. А сердце согрелось от слов моего верного Алексеича.

Самолеты разлетелись, на перроне оставались только мы; шла посадка пассажиров. А видимость ухудшалась, и не столько из-за тумана, как из-за поднявшейся вдруг метели.

Подходил теплый фронт, а с ним черная пурга, которая закроет аэропорт минимум на три дня, а то и на неделю. Вдоль низких гор Путорана с юга задует ровный сильный ветер, поднимет свежий снег с земли, а с неба будет падать новый - и все это закрутится, завертится в дикой северной пляске, называемой по-ученому сухим словом "общая метель", и не станет видно ни зги.

Норильская пляска пурги начиналась на глазах. Над фонарями полосы появились мечущиеся струйки поземка, они росли и набухали, превращаясь в холодные протуберанцы, вихрями растекающиеся над бетонкой. Тусклый свет фонарей перрона растворился в общем оранжевом мареве; автомобиль проезжал во мраке перрона, обозначая себя двумя точками включенных на дальний свет фар; все скрылось в живой мгле. Вихри снега привидениями пробегали по перрону; самолет трясло порывами ветра.

Запросили запуск. Старт неуверенным голосом сообщил, что видимость на полосе сто метров, по огням высокой интенсивности - 360, мало. Я попросил "лучше замерить". Обычное: "Минутку…"

Тут перед самолетом возникла машинка руководителя полетов. Человек выскочил и замахал мне руками. Я по пояс высунулся в открытую форточку: надо было переговорить без радио. Холодные струи хлестали по лицу.

- Сможете взлететь? - донеслось снизу. - Я под крылом постою…

"Что это ему даст - под крылом постоять?" - подумал я, но ответил утвердительно:

- Да взлетим, не сумлевайся! Только близко не стой!

- Ну, просите еще раз запуск. Повнимательнее!

Мы вырулили черепашьим шагом за машинкой. Не видно было, ну, ни хрена. Лучи фар упирались в стену белого огня, мечущегося вокруг. Пришлось выключить свет вообще. Машинка чуть виднелась впереди, маячок мигал; я полз строго вслед. Не

видно было полосы, только маячок повернул вправо, и я за ним, протянув для порядку длинный хвост самолета подальше, чтоб не наехать на угловой фонарь.

Компас показал, что мы рулим с взлетным курсом 194. Я установил машину примерно посередине между тусклыми пятнами огней слева и справа; видно было по два пятна, третья пара уже потерялась в верчении снежной бури. Надо было торопиться, уматывать… и не надо было спешить, чтоб не забыть чего впопыхах. Долго и старательно проверяли мы все операции по контрольной карте. Я прикидывал свои действия на случай отказа двигателя на взлете. Вихри взметались перед окнами, видно было только второй фонарь, дальше -живая серебристо-огненная мгла. Руководитель полетов стоял со своей машинкой на обочине и со сжавшимся сердцем ждал запроса на взлет. Норильску очень надо было вытолкнуть последний самолет, закрыться непогодой и три дня отдыхать без забот о судьбе пассажиров.

- Ну, с Богом! Взлетный режим, держать РУД! - я нажал кнопку часов и отпустил тормоза.

Машина стронулась, фонари пошли в стороны, им на смену из белой мглы выплыла вторая пара, ей на смену - третья… Застучала по свежим передувам передняя нога.

- Сто восемьдесят! Двести! Двести двадцатьРубеж! - чеканил штурман.

- Продолжаем взлет! - я держал фонари примерно поровну по бокам.

- Двести сорок! Двести шестьдесят! Подъем, безопасная, высота десять метров!

Самолет повис между небом и землей, в полыхании налетающих языков холодного искристого пламени. Фары погасли, кабину окутала полярная ночь; стрелки приборов отчетливо выделялись на оранжевых циферблатах, и все стало как всегда.

Через три минуты, вынырнув из жидкой верхней кромки облаков, мы увидели звездное небо и узкий серп луны. Сзади невыразительной кремовой занавеской повисло знаменитое полярное сияние. Вырвались.

На эшелоне, глядя на луну, стоящую точно у нас по курсу, я задумался о перипетиях взлета. Почему мне не трудно было взлетать нынче? Ведь считается, что взлет при ограниченной видимости сложен. А вдруг откажет двигатель! Да и вообще, как выдерживать направление?

Не знаю. Я просто держал фонари по обочинам в поле зрения, а вперед как бы и не глядел - да и что там увидишь. Распустил взгляд, ногами не шуровал. Единственно - ждал роста скорости за двести. Дальше уже, что бы ни случилось - только взлетать. И перестал ловить обочины, перевел взгляд на авиагоризонт, зажал педали. Как только Филаретыч скомандовал "Подъем!", я взял штурвал на себя и, дождавшись, когда под черту подойдет нужное деление шкалы тангажа, зафиксировал его. И мы полетели.

Ничего мне на разбеге не мешало. Спокойно светились приборы, малый свет фар выхватывал мелькание вихрей за окном, пятна снега на бетоне неслись под меня сплошной полосой. После отрыва я хорошо видел стрелки, и, ориентируясь по ним, пробил облачность.

А если бы, не дай Бог, отказал двигатель, то… ну, оторвались бы несколькими секундами позже; полосы бы заведомо хватило. Ту-154 при отказе двигателя практически не тащит в сторону, как, к примеру, Ил-86. И ветер дул строго по полосе. Я все это учел.

На случай же пожара - пришлось бы заходить малым кругом и садиться вслепую. А то мы не вслепую чуть ли не каждый раз в том Алыкеле садимся. То поземок, то огни ослепляют… бетон приходится нащупывать. Главное - чтобы система хорошо работала, да стрелки уметь держать строго, да не дергаться, да, главнее всего, взаимодействие отлаженного, лучшего в мире экипажа.

А совсем ведь недавно с Пиляевым взлетали в Домодедове ночью, и обычный взлет превратился в цирковой номер. Который раз уже московские диспетчеры "помогают" пилоту своим строгим соблюдением инструкций.

На взлете слепили огни осевой линии: давали видимость 700, по ОВИ -1800; полоса просматривалась в дымке до конца. Я попросил убавить слепящую ось. Диспетчер ответил, что интенсивность огней соответствует видимости.

Кто для кого работает. Не стал я спорить, молча взлетел. Огни, конечно, мешали мне, пилоту, взлетать, но - все по инструкции. Сергей страховал.

Любителям качать права и требовать "по правилам": вот для вас этот пример.

Я щурился, и, оторвав машину, инстинктивно вроде как бы "присел" и спрятался за приборную доску, а на самом деле чуть драл на себя, прикрываясь задранным носом от острых, как шильца, огней. Естественно скорость из-за этого стала плавно падать. Внимание было отвлечено на обычные операции: шасси,

фары, закрылки… Заметив, что скорость падает, отдал от себя; нос опустился, и я увидел, что огни подхода, продолжающие с той стороны ось полосы, ушли влево - значит, я уклонился вправо. Ну, довернул на огни: некрасиво же на взлете уклоняться от прямой линии. Тем временем скорость росла: я же отдал штурвал от себя… короче, рявкнула сирена предельной скорости, пришлось хватануть на себя с перегрузкой, чтоб скорость скорее уменьшилась и умолкла сирена. Три секунды… тишина… я наконец поймал скорость, успокоил тангаж, и мы выскочили в лунную морозную московскую ночь над яркими пятнами городских огней, прикрытых сверху вуалью туманов.

Сергей ничего не сказал: его самого слепили эти шильца огней осевой линии.

И зачем эта эквилибристика? Инструкции, может, и правильные, но использует их человек разумный, и он, в соблюдении этих инструкций, должен держать в уме золотое правило медиков: "Не навреди!"

И еще один взлет запомнился. Из того же Норильска, суровой зимой. Я выпросил его у Коли, чтобы проверить поведение машины при пересечении слоя инверсии. Дело в том, что в тот раз при заходе на посадку в слое 200-100 метров ощущалось изменение температуры окружающего воздуха: то режим на глиссаде стоял 80, а тут сначала машина стала проваливаться и "попросила" 83, а потом, ниже ста метров, ее потащило вперед, да так, что я едва успел сдернуть до 76 и тут же до предельно малых оборотов: 72 процента. Причем, если бы за скоростью следил туповатый автомат тяги, то, следуя вдогонку ситуации, он бы только раскачал машину по тангажу, резко и невпопад меняя обороты. Я же, анализируя и предвидя изменение условий полета, был как пружина и менял режим строго рассчитанными дозами и практически мгновенно -и то, едва удалось, и скорость не успела бесконтрольно вырасти к моменту пролета торца полосы. Справился я только благодаря опыту, предвидению, анализу и мгновенной реакции. А у земли давали минус сорок пять.

Но засечь по термометру, в каком слое была какая температура, и только ли от температуры зависела эквилибристика на глиссаде, а, может, это "помогал" сдвиг ветра - я просто не успел. Поэтому и попросил у второго пилота взлет, на что получил обычное Колино: "Что ж мы - звери?" - но при этом наказал ему строго контролировать поведение машины в процессе уборки закрылков и запомнить, какой минимальный запас угла атаки у нас будет при пересечении инверсии.

Мы все отлично знаем, как ведет себя наш "жеребец" при хорошем морозе: набирает высоту вдвое быстрее истребителя времен второй мировой войны. И, заранее настраиваясь на такой набор, мы готовимся драть штурвал на себя, чтобы же не выскочить за предел скорости - она нарастает уж слишком стремительно, а на малой высоте прибирать газы не разрешает Руководство по летной эксплуатации. И вот тут нас подстерегает инверсия.

Замечено, что сильные морозы у нас в Сибири обычно вроде как по низинам, а выше мороз слабее. Летчики-то хорошо знают, что холодный воздух застаивается внизу слоем метров сто пятьдесят - двести, а выше резко теплеет. Внизу трещит минус пятьдесят, а на высоте двести метров - всего минус двадцать. Слой этого теплого воздуха, в зависимости от разных условий, бывает и сто, и двести, и триста метров, и по его границам обычно сдвигает ветер. Выше этого слоя температура снова понижается, и дальше уже она изменяется по обычному закону: чем выше, тем холоднее.

А вот в знаменитом мирнинском алмазном карьере, "трубке Мира", говорят, в сильные морозы, на глубине полкилометра, на дне, застаивается зимой еще более холодный воздух - вот где, наверное, полюс холода… да еще там скапливаются газы от выхлопа большегрузных самосвалов… это, пожалуй, даже не полюс холода, а другой полюс ада.

Так вот, я хотел подробнее проанализировать поведение машины, чтобы не повторять давний мой неудачный зимний взлет в Полярном, убедиться, что нынешнее поведение самолета при пересечении инверсионного слоя было не случайным. Тогда, в Полярном, я как капитан был еще желторотик…

Воспарили; я крепко потянул штурвал, ожидая быстрого нарастания скорости. Вариометр показал где-то пятнадцать метров в секунду; стрелка приборной скорости резво шла к отметке 300, высота была метров пятьдесят. И при тангаже всего восемь градусов машина вскочила в слой инверсии и стала проседать; скорость остановилась на 300. Проседание это было не ниже горизонтального полета, а просто ощутимо убавилась вертикальная скорость набора. Но настолько неприятное было ощущение, что мы с Колей оба сначала инстинктивно подхватили, а потом задержали штурвалы; вариометр застыл на нуле, и долгих пять секунд мы ждали, пока скорость стронется с цифры 300 и поползет к 310… 320… чуть от себя… еще от себя… 330 - и вариометр показал набор. Выползли на высоту 120 метров, еще разогнали, я дал команду на уборку закрылков и в процессе

уборки аккуратненько поддерживал падающую подъемную силу легким задиранием носа. Самолет, вздрагивая от внезапной противненькой болтаночки, переползал коварный теплый слой.

А потом нас и подхватило. Едва убрались предкрылки, скорость скакнула за 500, и дальнейший набор, с сотней пассажиров в салоне, производился лежа на спине: тангаж 20 градусов, вариометр, прокрутив стрелкой круг, застыл на 33. Три секунды - сто метров, три секунды - еще сто метров… через десять минут с начала взлета мы были на 10100. Конечно, не все время вертикальная была 30 м/сек, потом, с высотой, она уменьшилась до 20, потом до 17, но и это ведь - километр в минуту! С такой тягой наша красавица вполне набрала бы и 15 километров, да вот дышать будет нечем, в кабине не хватит мощности высотной системы; отчасти этим и ограничен наш потолок: 12100.

Хороший пример молодому растущему мастеру, наглядный. Не любит турбореактивный лайнер инверсии, и вообще, высоких температур не любит, зато в мороз… Может, еще и поэтому я предпочитаю Север, что дает такую мощь двигателям.

- Так ты ж запомни, Коля: при взлете в таких условиях постарайся при переводе машины в набор запастись скоростью, чтоб километров 20 лишних у тебя было на приборе. Сколько запаса-то было по углу атаки? Полтора градуса? Ну, вот: только-только. Это ж мы не драли, а еще придерживали. Запомни.

Коля-то запомнил. А вот у некоторых случаются и просадки, люди со снижением ту скорость набирают, вблизи земли. И порют их потом на разборах. Так и свалиться недолго… зимой-то, в мороз трескучий… случись что - не поверят ведь. Нет, инверсии надо опасаться.

Взлеты-посадки… Не бывает двух одинаковых полетов, и каждый отличается от другого огромным количеством нюансов, видимым только опытному взгляду мастера. И так оно - в любом деле.

Мудрость мастера в том, чтобы предвидеть.

Потребительская корзина и радости жизни

Пресловутая потребительская корзина у нас в стране, нынче, в 1992 году, стоит где-то около двух тысяч рублей (их потом назовут "деноминированными", но пока они еще "брежневские"). Что входит в эту корзину, знают только бедняки. Так вот, мы с супругой получаем зарплату шесть тысяч на троих. Только-только. На грани нищеты.

Но не все в жизни так печально. Есть же и радости, пусть на советском уровне, но помогающие как-то плыть по житейскому морю. Во всяком случае, ощущения безысходности я не чувствую.

Сейчас житейские радости - у меня в гараже. Подвесил машину на крюк за ребро и с тихим, неспешным наслаждением решаю слесарные задачи в процессе наращивания и укрепления выгнивших углов. А вечером смотрю телемост: там, у американских подростков, свои, американские радости. Они крушат кувалдами старые, выброшенные за ненадобностью, шикарные "Крайслеры". Мне такого "Крайслера" хватило бы на всю оставшуюся жизнь… но такова наша планида, что - латаю, вытаскиваю из гроба остов престарелого "Москвича"… и радуюсь. Радость моя вполне человеческая: созидаю, творю, буквально из ничего, одними своими руками; это радость Жильята, спасающего из пасти Дуврских утесов паровую машину полуразрушенной Дюранды. Вообще, "Труженики моря" - моя культовая книга. Вот и тружусь, принципиально, в одиночку. У печки. В валенках с калошами.

Придет ГКЧП, либо Пиночет, либо капитализм, либо снова большевики - я, все в тех же валенках и у той же печки, буду так же латать ту же машину.

В газетенках современные агитаторы упрекают нас в нецивилизованности и комплексе неполноценности, вбитом в народ коммунистами. Да. Согласен. Жизнь в стране победившего народ социализма приучила этот народ к "опчей" кормушке и "аскетизьму".

Я так и до сих пор не могу понять: чем же занята, кроме работы, та американская или сингапурская бортпроводница. Наша - ясно чем. После бессонной ночи бежать на барахолку, толкнуть товар, потом - либо в очередь за молоком ребенку (у цистерны на морозе), либо, если "рылом вышла" - через заднее

крыльцо с презентом в тот же магазин: добыть пару бутылок водки, универсальной и дефицитной валюты; а в ночь - на Камчатку, а там не ложиться спать, а за ту водку добывать икру у браконьеров, где-то в темном закоулке… пришибут еще, или изнасилуют… а потом, с сумками на горбу, на самолет, а по прилету - через заднее крыльцо в магазин… к нужным людям…

Так чем же в том Сингапуре занята цивилизованная проводница? Я представить не могу. Я знаю только, что сфера добычи материальных благ для нее - в соседнем супермаркете. Ну, а дальше? Одеться - пожалуйста. Косметика? Парикмахерская? Само собой. Без взятки, без очереди, без блата, без льгот, без нервов, на выбор: хоть сто фасонов, хоть наголо обрейся, хоть накладную бороду на коленку себе пристегни… Секс? Да, конечно… это там есть… стыдно об этом говорить… гадость… у нас секса нет. Нам не до этого… у нас детей выдают в роддомах, а там - по конвейеру: ясли, садик, школа, октябренок, пионер, комсомолец, коммунист, активист, ударник, долбо… нет, это уже из другой оперы.

Ну, а дальше? Чем в свободное от работы время занимается человек в обществе, где условия существования - вопрос решенный? Где пилот не имеет представления о том, что такое потребительская корзина? Я нынче, в 1992 году, этого представить не могу. Корзину - могу, а чем занят человек за бугром - не представляю. А газета миллионов, "Правда", утверждает, что в том, проклятом обществе все озабочены только тем, как бы перегрызть глотку ближнему да уберечься, чтобы проплывающая мимо акула капитализма не проглотила тебя.

Ну, чем бы я занимался, если бы у меня в гараже стоял новенький "Крайслер?" Ага, влез бы тот "Крайслер" в гараж, советского стандарту, шесть на три.

Если бы на дачном участке кооператив строил мне новенький дом по моему проекту…

Ага, на четырех сотках, с вечно орущим над ухом динамиком, который вещает с раннего утра и до самого вечера голосом неубиенного большевика: "Товарищи садоводы… вода будет подаваться по улицам с одиннадцати утра, сверьху вниз (именно "сверьху")… в правлении вас ждет страховой агент" ("агент" - с ударением на "а")…

Если бы еще в том доме на столе стояла невиданная микроволновая печь, холодильник был набит мясом и охлаждал… пиво!… и "Кока-колу", да кусочек колбасы, этой, как ее… "Сервелата"…

Щас. Иди с бидончиком, если уж очень хочется, постой пару часов с бичами у ларька в очереди за пивом. Какое пиво? Дак…

пиво - оно и есть пиво. Какое. Жигулевское, вот какое. Пить надо быстро, а то выдохнется.

Японский видюшник крутил бы американские боевики…

А вечером меня с работы ждала бы в свои объятья разрумяненная, бодрая, пахучая супруга, на двуспальной французской кровати…

А я бы, бодрый после вылета, да на теплом "Крайслере", да в "корочках", да влетал в спальню…

Но совковый, ламповый, черно-белый телевизор, 4-го класса "Ю", ухваченный по случаю, чтоб инфляция деньги не сожрала, показывает мне какие-то октябрьские события в Москве, как кидались под танки… а уставшая и намерзшаяся супруга греется после работы, поливая себя теплой кипяченой водой из ковшика, потому что третий день как отключили горячую воду.

Я ж еще не знаю, что события эти - эпохальные. И что через пятнадцать лет Москва, государство в государстве, приберет к рукам всю нашу нищую страну, скупит все, что только можно скупить, и станет диктовать провинции свои правила игры.

А я стаскиваю с ног унты, которые брал на вылет в Ташкент: у нас на морозе надо ждать автобус и в аэропорт, и обратно в город, час стоять в очереди, и то, еще вряд ли втиснешься. Вот тебе и "Крайслер". Развязываю веревки на коробках с дефицитными фруктами и овощами…

Что - еще чтоб и в магазине зимой были тебе фрукты?

А мне все равно, даже при наличии полного изобилия, хотелось бы, в дикости деревенской моей, что-то клепать в мастерской, класть (нет -лОжить!) печку, переплетать книги, стеклить теплицу… хотя все это можно было бы заказать по телефону "человеку", выписав потом ему чек.

Так чем же занят человек в обществе победившего развитого капитализма после интенсивного рабочего дня? Или он, как моя супруга, вымывшись из ковшика, трупом падает у включенного от гимна до гимна советского, о двух каналах, телевизора и забывается в тяжелой дреме?

Человеку все время надо ставить себе какие-то цели. Вот у меня зима, между редкими рейсами, занята ремонтом машины. Даст Бог, доведу ее до ума -займусь теплицей. Потом - ремонт и дальнейшее благоустройство гаража, погреба. Подходит ремонт квартиры. На дальних горизонтах маячит ремонт старой мебели, может быть, даже, перетяжка, если добуду материю. Стеклить лоджию… Короче - рук не хватает.

Я бы сдох с тоски, с моими-то руками, если бы все за меня

делал тот "человек". Но зато я совершенно не интересуюсь бизнесом. Не вижу в нем ничего кроме шулерства, суеты и мышиной возни - в нашей совковой действительности. И радость моей жизни нынче, да и всегда - в том, что я все-таки летаю над всеми этими бизнесами и мышиной возней. Я дик, наивен и честен до глупости.

У молодого второго пилота прошел этап осваивания и вживания в стереотип новой матчасти. Начинает пытаться решать новые задачи: ну, к примеру, сесть точно на посадочные знаки.

Э-э-э… Самое сложное - и, кстати, не такое уж важное - сесть на знаки. Нет, ну, бывают моменты… Но, в основном, нам, пилотам тяжелых лайнеров, летающим на большие аэродромы, зоны приземления на длинных полосах этих аэродромов отведены приличные: где-то метров под 800. Можешь садиться от сих знаков до во-он тех, третьих или четвертых. И хватит тебе еще полосы, чтоб спокойно затормозить.

А он пытается как на Як-40. Идет по глиссаде, или даже чуть выше, видит же, что явно намечается перелет - там же так заложено, что глиссада упирается не в торец, а триста метров за ним, и по Руководству надо втыкаться в ту точку на скорости, которая всего на 5-10 км/час меньше скорости полета по глиссаде, то есть, практически без выдерживания. Но это же грубо, кабинетно, рационально… и неизящно. А мы же - романтики, нам же хочется невесомо…

И вот Саня тычет ее носом вниз, к торцу, увеличивая вертикальную скорость. Потом ставит режим не 82, а 75 процентов. Потом на высоте пять метров ставит, как и положено, малый газ. И тем же темпом, как всегда, начинает ее выравнивать. И восьмидесятитонная машина, в полном соответствии с законами физики, изложенными в древнем учебнике Перышкина, дает просадку и хлопает пятками о бетон. Недолет. И так - раз, и два, и три и четыре.

Саня расстроен. Он никак не ухватит, в чем тонкость.

Что ж, новый этап - виток восходящей спирали. Прогресс есть, но на каждом новом этапе возникают новые шероховатости, новые задачи, новые проблемы, и требуются новые решения. Надо опять анализировать и работать над собой, и расти, расти, чтобы же спираль была восходящая. И так будет с каждым новым витком.

Я, как мог, объяснил ему это. Новый этап освоения - это всегда новые неудачи, новые поводы для размышлений, раздумий, внутренней борьбы и ломки, новый толчок к самоанализу, новая ступенька, новый позыв к тренировке… и

споткнешься не раз, но это - накопление мастерства.

К сожалению, в характере моего нынешнего подопечного превалирует расейское "чуть что - и в торец!" Но не все в жизни, а, тем более, в летной работе, можно решить просто, кулаками. И я всеми способами стремлюсь вызвать в его душе… обиду на самого себя.

Моя задача при освоении учеником новых приемов - во-первых, не допустить выхода результатов его полета за пределы "четверки"; во-вторых, успокоить человека и вышелушить ему из вороха шероховатостей и неувязок чистое ядро истины; в-третьих, нацелить дальше. И - давать, давать, давать летать.

А я сам это люблю - летать, да вот приходится отдавать и отдавать. Ну, все же, в педагогических целях, взял разок штурвал, показал, как ЭТО можно сделать. Чтобы человек увидел и убедился: да, можно; капитан вот достиг… а чем я хуже? Чтоб поверил, чтоб разбередилось пилотское самолюбие. Он же сам - бывший капитан Як-40.

Обидно, что профессионализм выковывается путем неудач и переживаний: дурак, дурак, дурак… Обидно. Но… иного стимула нет.

Видимо, так и в любой другой профессии. "Дурак? Ну, мы это еще посмотрим" - и - самоанализ, и под одеялом бочки крутить до утра.

Может быть, есть гении, которые, читая эти строчки, посмеются: да какой там анализ! Раз-раз-раз - и в дамки!

Ну, что ж: гений - он и есть гений. Низко склоняюсь. А нам, сирым, преть и преть, разбираючись, переживая, иной раз и на учителя обижаясь… Зато впоследствии, вбитое через зад, переплавленное во внутренних муках, осмысленное и обсосанное, оно крепче заседает в мозгах и руках. А потом, в ситуации, когда думать некогда, эти, трудом и потом добытые кирпичики вдруг сольются в монолит - из пушки не пробить! И - скрутишь машину железными руками.

Вот мы и лепим внутри себя кирпичики профессионализма, замешивая их на своем поту и невидимых душевных слезах мужской обиды на свое неумение. А иначе как.

Слетали в Питер. В магазинах вакуум, целый день впереди - пошел я себе в свой любимый Русский музей. Бродил там, как дурак, в форме, один - ибо людям сейчас не до музеев: стоят в очередях за жратвой. Три часа, как одна минута - у любимых с молодости картин: "Волна", "Фрина", "Грешница", Боровиковский, Перов, Саврасов, скульптуры Антокольского, Лансере… Отдохнул,

отошел душою, отогрелся внутри себя, и такие хорошие мысли зашевелились в мозгу, что даже комок в горле… Ну, поймал себя на мысли: сентиментален ты, братец, к старости стал; тут за дубье браться надо… белые дома вон расстреливают… под танки бросаются…

Да как-то, во впечатлениях от вечного, растаяла эта сиюминутная, мышиная мысль. Ее перебили воспоминания о красоте картин Рериха…

Чугунные ноги не держали; вышел - на улице тысячная очередь. За чем? А - за тортиками. Снова накатило: сволочи… бездельники… часами - стоять за тортиками… Но рядом выбросили мандарины - часть очереди переметнулась сюда, и я с ними… ну, взял кило, и все вошло в совковый стереотип добычи. И заказанную мне импортную "Смирновскую, по 420 рэ бутылка, добыл, аж четыре штуки. И народ свободно ее берет, и ликер по 700 тоже берут, но реже: какие-то бабы… это, наверное, эти… путаны… правда, рожи рязанские… ну, явно не жены пилотов, может - бизнесменов.

Обратно вез кучу зайцев, все свои, летчики, из Академии… ну, пару бутылок поставили, и то хлеб. Я-то за рейс заработал у государства "деноминированных" - аж на целых полбутылки "Смирновской".

По прилету пошел я в баню, четыре часа парился, выпаривал признаки простуды. Что такое настоящая сибирская баня, я описать не могу, отправляю к моему любимому Шукшину… Приплыл домой, как в раю… хлопнул рюмку заячьей водки, потом еще одну; больше супруга не дала. Втихаря от нее налил еще -заметила… и, как у Шукшина: "суббота еще не кончилась, но баня уже кончилась". И упал я спать.

В дреме представилось мне, как нынче утром мы снижались в розово-фиолетовые сумерки востока. Раскаленная коврига Солнца чуть, краем, выглядывала слева из-за дымки горизонта. Самолет стремительно скользил вниз, и, хотя Солнце норовило выплыть нам навстречу, между падающей машиной и светилом все время вставал крутой бок Земли; твердь расширялась и темно-фиолетовой чашей охватывала нас. Пронзили тонкий слой едва заметных облачков - и земля вдруг вырисовалась четко и близко; началось движение, под нами черной ленточкой косо вытянулась посадочная полоса, пересекли створ, развернулись - обычная рутинная работа, торец, малый газ… Саша выждал те заветные три секунды… добрал… взвился длинный шлейф сизого дыма из-

под колес, и красавец-лайнер, упершись лбом в набегающее пространство, затормозился и превратился из птицы в обычное транспортное средство.

Надя потом говорила, что солнце вовсю светило мне в лицо, а я улыбался во сне.

Два полюса

Нет, не однородная масса мы, летчики. Иной раз удивляешься, какие и среди нас монстры бывают.

Лет двадцать назад, в середине восьмидесятых, был случай в Куйбышеве. Заходил на посадку Ту-134. дело было летом, погода почти всегда в это время звенит, а свой минимум погоды капитану надо подтверждать. Недолго думая, опытный капитан закрыл себя шторкой и стал заходить по приборам, наказав бортмеханику открыть его пониже, перед самой землей. Вроде у них еще вышел спор со вторым пилотом - ну, и захотелось доказать.

А как дошло до открытия шторки - ее заело, и всем экипажем они бросились ту шторку открывать. Некому было контролировать параметры полета перед самым торцом полосы - и врубились в нее с приличной перегрузкой. Самолет развалился, загорелся, но экипаж, как в наказание, остался жив. Бросились вытаскивать из огня пассажиров… второй пилот тут же умер от острой сердечной недостаточности. Можно сказать, его Бог пожалел; капитана осудили, вроде как на 15 лет, а бортмеханик со штурманом прошли как свидетели. Ну, штурман, сидящий в своем "собачьем ящике" отдельно от экипажа, в самом носу, и правда, ни при чем: он и знать не знал; что касается механика… он ведь понимал, что закрытие шторки, которого требует от него капитан, есть нарушение. Право на это имеет только проверяющий на борту, и то, если такое задание официально записано в документе. Ну, суду виднее.

А есть на свете, в глубине Сибири, экипаж Капитана Ту-154 и Летчика от Бога Вячеслава Васильевича Солодуна. Я имел честь в этом экипаже учиться работать вторым пилотом, меня здесь натаскивали, и здесь же ввели в строй командиром корабля. Поэтому для меня Солодун есть и навсегда останется Учителем. И у него за все годы полетов - ни одного нарушения.

Вот - два полюса. И, согласно законам эдакого летного магнетизма, наш брат-летчик распределяется по невидимым силовым линиям и перемещается по ним сообразно набираемому опыту, как положительному, так и отрицательному. Мы, представители "героической" профессии, все очень разные. Но всем нам доверяют дорогую технику и человеческие души.

И вот, из-за таких летчиков, что льнут к отрицательному

полюсу, тень падает и на всех остальных. Вот прямо все виноваты. И как ты им докажешь, что Солодун - не виноват. Да еще тень эту сгущают средства массового оболванивания.

Катастрофы бывают всегда и везде. Но в тех отраслях, которые не очень удостоены внимания СМИ, оно как-то вроде и без особого шума утрясается и забывается. А вот авиация…

Один разгильдяй нарушит - и на всех летчиков сначала выливают ушат помоев средства массовой информации; потом федеральная служба сочиняет кучу приказов, указаний - до абсурда. Выкатился проверяющий за пределы полосы в Сочи - дать всем двойную провозку в Сочи… и Солодуну тоже. Хотя, в сравнении с пилотом-инструктором Солодуном, вряд ли кто сможет лучше ту провозку дать, чтоб польза была. Солодун-то как раз не формально сделает, а вникнет в самую суть; его уроки - уж на всю жизнь.

Но нет: всем так всем. Потом, правда, опомнились, расставили по своим местам, кто кого провозить должен: и пришлось нам, инструкторам, летом таки в тот Сочи полетать. Я уже тогда работал на равных с Учителем, сам инструктор, так провозил молодежь и старался передать смене богатый сочинский опыт своих учителей, да и свой собственный, нелицеприятный (был случай).

На ПАНХе (применение авиации в народном хозяйстве) и вовсе свобода. В те приснопамятные времена в глубинке трудилось множество, тысячи и тысячи, вертолетов и Ан-2 - и какой там, в той тайге или "на химии", контроль. Использовали (да и сейчас, что ли, не используют?) технику, как тот шофер: нашел заказчика, договорился, прихватил груз, расписал как положено, барограммы спичкой нарисовал… Кто по уму, так и не попадался, а кто впадал в азарт, либо, наоборот, трусил, тех иной раз рука подводила… Ведь большинство катастроф происходит и сейчас по вине пресловутого "человеческого фактора" о котором говорили и в мое время. В большинстве случаев за этим "фактором" стоит либо нищета, либо мелкая жадность человеческая, либо русская щедрость души и расчет на авось.

Полетел проверять работу экипажа тяжелого вертолета Ми-6 на Севере молодой начальник. И соблазнил его человек - слетать за 90 км посмотреть бесхозный балок, домик такой, остался от геологов: пригодился бы потом, на охоту, рыбалку… Кто на Севере не рыбак, не охотник. Ну, соблазнился начальник, взял вертолетик Ми-2, полетели, подцепили на трос… а налет у него на Ми-2 всего ничего: часов 90. Что-то с внешней подвеской не так сделали, опыта не хватило - разложили тот Ми-2, чудом сами

живы остались. И пошло вертеться.

Никому ничего не доложив, вызвал большой Ми-6, зацепили остатки Ми-2 за втулку - уже опытный экипаж, что с внешней подвеской умеет работать, -вывезли на точку… Начальник быстренько умотал домой, и в авиационно-технической базе давай тихонько озадачивать специалистов: вы мне достаньте втихаря лопасти, хвостовую балку, трансмиссию, стекло, хвостовой винт… видать, там от Ми-2 одни номера целыми остались. "За все плачу наличными…"

Но так же не делается, это ж капитальный ремонт машины, да и не скроешь аварию… Когда дошло, взял ружье, трехлитровую банку спирту, ушел в тундру и застрелился.

Кто не рискует, тот не пьет шампанского. Делай, да не попадайся. Зачастую жизнь заставляет нарушать; ну, в данном случае человек сам загнал себя в тупик, выхода из которого не видел.

И тогда, и нынче авиационную технику использовали и используют сильные мира сего - для развлечений, охоты, рыбалки, показа высоким гостям местных достопримечательностей. И экипаж просто вынужден нарушать все что можно. Иначе вылетишь с работы. Приходится изворачиваться между молотом и наковальней.

А вы… вы на досуге ведете высоколобые разговоры: о совести, ответственности, беспечности, разгильдяйстве, непрофессионализме летчиков. Его, тебя, меня, Солодуна… О человеческом факторе.

Да, иногда мы чувствуем ответственность лишь в тот момент, когда она неотвратимо наступает. И, правда, хоть стреляйся.

Но и вечно жить под бременем огромной ответственности - штука тяжелая. Вот иные и мечутся: устав от вечного гнета, срываются, машут иной раз на все рукой и пускаются во все тяжкие. То на Ми-8 в снежном вихре безоглядный и бесконтрольный взлет - и набок; то напролом через горы в облаках на Ан-2 -и врезаются в склон; то в снежной белизне на малой высоте ищут землю - и полон рот…

Но где же желанное равновесие между беспечностью и гнетом ежечасной тяжелой ответственности? Надо же и спать спокойно. Или никогда уже не будет покоя? И уже до могилы будет сниться, как загнал самолет в такую ситуацию, что возврата нет… нелепо, глупо, необъяснимо - и просыпаешься в холодном поту…

По крайней мере, теперь, через пять лет после окончания

моей летной деятельности, мне такие сны только и снятся. И только ли мне.

За время своих полетов, за долгие 35 лет, я понял одно. Становление капитана идет всю его летную жизнь: нет ничего постоянного, все балансирует и норовит скатиться вниз, лишь чуть отпустишь вожжи. И, уже летая лет пять капитаном Ту-154, я все так же, как и при вводе в строй, ощущал тот легкий холодок в животе, который ощущает перед ответственным делом любой русский мужик - и осеняет себя крестным знамением: "Господи! Укрепи мою руку! Укрепи мое сердце! Не дай дрогнуть руке и погубить жизнь полутора сотен людей! Не дай погибнуть в расцвете сил - нелепо, глупо, бесталанно! Чтоб потом моим детям не пришлось отводить взгляд при упоминании имени отца…"

Мучительно размышляя над всем этим, я осознаю: есть, есть - и страх за дело, и за судьбу пассажиров, которые-то уж уверены, что у меня никакого страха вообще нет, и за твердость руки… Видимо, так устроен человек. Не будет трепета душевного - бойся за исход дела. Переживаешь, ежишься, чувствуешь холодок - соберись, отдай все силы делу. И - получится. И приползешь домой, и упадешь у того телевизора, и будут реветь ноги, и не будешь знать, куда бы их пристроить…

Проклятая и любимая наша работа требует вечной тревоги. И только ли наша? Но на другом полюсе - абсолютная беспечность, граничащая с инфантильностью - сплошь и рядом.

И это все - люди, и все мы связаны Делом… но зачастую кто-то спит и на работе, и везде, а кто-то за него недосыпает.

Тебе за это деньги платят. Скажи спасибо, что держишься за свой ободранный штурвал, что каждые день и ночь смотришь воспаленными, закрывающимися глазами на одни и те же застывшие стрелки. Это - твоя романтика… да еще, может, особая осанка любимой женщины, идущей с тобой под руку, когда ты в фуражке с "дубами"; да восхищенный взгляд твоего ребенка… если только сумел между полетами воспитать в нем уважение к твоей профессии.

В Сочи стоял я у трапа и наблюдал, как совсем рядом садятся на исшорканную бетонку самолеты. Люблю я это дело, как и любой летчик, люблю еще с училища, где частенько дежурил финишером у посадочного "Т" (инструктор говаривал: "сто посадок - одна твоя"), стоял с ракетницей в руке, рассматривая, наблюдая и оценивая все нюансы посадки в непосредственной близости, так, что даже выражение глаз курсанта в кабине иной раз было видно.

Садился Ту-154. Любимая мною, как женщина, красавица-машина висела над торцом, и я поймал себя на мысли, что страстно хочу, чтобы посадка человеку удалась. Ну, ну, ну! Даже лоб взмок, и я, сняв фуражку, неотрывно сверлил взглядом кабину: давай, парень, СДЕЛАЙ ЭТО КРАСИВО!

Грациозно, как пушинка, красавец-лайнер завис над бетоном. Не зашелохнуло: одно за другим раскручивались двенадцать колес шасси; сизый дым взвился не взрывом, а длинным шлейфом; передняя нога едва прикоснулась к бетону, и из-под ее колес тоже пыхнул легкий дымок; выскочили и раскрылись створки реверсов, и через три секунды донесся рев двигателей, тормозящих серебристую птицу.

Несколькими минутами спустя горячая машина зарулила на соседнюю с нами стоянку. Я любовался уверенным движением лайнера: торможение перед разворотом, и сам разворот, и вписывание в осевую линию, и замедление перед остановкой - все было единым, величественным, мастерским, интеллигентным процессом завершения полета. Колеса передней ноги мягко замерли на перекрестии, как раз там, где им теоретически определено быть. Если бы это был театр, он бы взорвался аплодисментами.

Еще не упали обороты двигателей, а трап уже подкатил под крыло. Я тихонько зашел спереди и прицелился: антенны под брюхом самолета точно проецировались на осевую линию. Лучше зарулить нельзя. Зарулить так же -удается далеко, ой, далеко не всем; мне - изредка, как праздник.

Спустился по трапу Капитан: уже в возрасте, солидный, красивый, в фуражке с "дубами", обошел машину, пощупал колеса… Я, такой же капитан, в такой же фуражке, стоял и мучился желанием просто подойти и пожать Мастеру руку… не осмелился: вдруг не так поймет. Но Боже ж мой, какое наслаждение видеть истинное, сотворенное на твоих глазах Мастерство Пилота! И никто другой, кроме такого же пилота, не ощутит всей красоты, всей одухотворенности и восторга от простой посадки самолета.

Что может на Земле Человек!

Читаю в журнале статьи, посвященные той давней куйбышевской катастрофе, ищу и не нахожу ответа на свои вопросы. Почему он так сделал? Ну, освещают. Ну, нарушил. Ну, наказали. Ну, обстановка в том отряде не очень… Но где главное: причина того, что именно он, именно в этих условиях, именно таким вот образом - нарушил?

Он мой бывший коллега, пилот транспортной авиации,

капитан. Если подходить прямолинейно, то и говорить не о чем: нарушил - получи свое. Так и говорят на разборах.

Но тогда мне нет смысла, допустим, нарушить минимум погоды и сесть, к примеру, спасая жизнь истекающему кровью пассажиру. Я сяду при минимуме погоды, на 10% худшем, чем мой личный минимум, чтобы спасти человека, а меня осудят и уволят за то, что я подвергал риску, на те же 10%, жизни остальных 163-х пассажиров.

Да и где тут грань? Это уж слишком высокие мотивы. Для себя я вывод на этот счет давно сделал. Если бы мне, не дай Бог, так вот пришлось - то что такое мое пилотское свидетельство против спасенной человеческой жизни. Это был бы мой звездный час: ради одного этого спасения Человека стоило бы жить, учиться и стать летчиком. В пресловутой дилемме - что следует в первую очередь спасать из горящего дома: бесценный шедевр живописи или котенка, -я давно выбрал котенка. Ибо крик погибающего, страдающего существа никогда не даст мне потом насладиться красотой того шедевра… и, по идее, делаться от того наслаждения чище и благороднее. Я все-таки бросился бы спасать мягкий комочек жизни. Жизнь - бесценна.

Заход на посадку - это такое великое дело, такой сгусток, что забирает всего тебя. Ради ЭТОГО я учен, порот и воспитан. В ЭТОМ смысл всей моей жизни, по крайней мере, пока летаю. Какие шторки до земли? Какой азарт? Какое, к черту, еще самолюбие? Какие соревнования со вторым пилотом?

Есть люди - я пытаюсь их понять - которые целью жизни ставят преодоление себя: еще, еще, хоть на сантиметр выше, хоть на долю секунды быстрее, хоть на грамм тяжелее… Ну, это спорт, хобби. Испытать себя на прочность. Но прочность эта - про запас: а вдруг пригодится.

Но усложнять себе посадку, усложнять - причем, без ума - дело, которое тебя кормит, к которому привязан множеством нитей, дело, которым связан с тысячами других дел и людей - ради принципа "себя преодолеть"… Все с ног на голову.

Да, я умею садиться при погоде хуже минимума. Но шел я к уверенности, что смогу это сделать - десятилетиями, от простого к сложному, по миллиметру, сознательно, в сотнях полетов, продумывая детали и нюансы. Это - мой запас прочности в Деле.

Я понимаю в спорте пацанов: им еще надо себя познать, оценить, оттренировать - и только потом приложить все это к реальной жизни. Иные -так и не прикладывают, а скатываются в "конкретные братки", это их реальная жизнь.

Но когда у пилота уже пенсия в кармане, когда женат и

кормишь детей своих, когда от твоего умения реально зависит жизнь людей… да должна же быть осторожность, ответственность, житейская мудрость.

Поэтому и хочется знать мотивы. А, может, если бы докопался, мотивы эти вызвали лишь горькую улыбку разочарования? В семье не без урода? Другой полюс? Может быть.

В Бердянске заходил на посадку Як-40, заходил в грозу и сильный ливень. Лез упорно: требовал контрольный замер видимости и ветра. Дали ему видимость по его минимуму: 500 метров; и ветерок дали: попутная составляющая 5 м/сек, предельная. Выпросил. На самом же деле было гораздо хуже: попутный ветер до 11 м/сек и видимость… кто садился в сильный ливень, или даже на автомобиле попадал - скажите, видно хоть что-нибудь? Так то с земли, а это ж - с воздуха.

Короче, перелетел 1000 метров, выкатился, докатился аж до ближнего привода, врезался в него и сгорел. Обожженные пассажиры и экипаж успели выскочить, все вроде бы живы.

А было указание: запретить заход на посадку в сильных ливневых осадках при видимости менее 1000 метров. Нарушил. Тюрьма. И диспетчеру, что пошел на поводу безрассудных требований капитана - тоже тюрьма.

Азарт? Страх? Самоуверенность? Мальчишество? "Мастер?"

Говорят, молодые нынче хуже старых. Но так говорили старики во все времена, а человечество, на плечах этих "молодых" шло вперед, хоть и набивая шишки, но продвигаемое отвагой молодости.

А нынче действительно хуже. Раз общество остановилось, значит, хуже. Опытная старость не видит пути и тормозит. Молодежь, деморализованная, без веры, ищет свои пути, но пока не видно, что это ищет путь общество. И ошибок нынче допускает больше молодежь, чем старики.

Ну, а Ту-134 в Волгограде - лез, упорно лез и таки влез в грозу, ночью. Попал в град и побил все, что не железное: и обтекатель локатора, и маслорадиаторы, и даже проблесковые маячки; да еще и потрепало приличными перегрузками. И все это - с проверяющим высокого ранга на борту, со стариком.

А вот уж самый свежий случай. Ту-134 заходил в Самаре на посадку; погода ухудшалась на глазах, была близка к минимуму, экипаж зашел по приборам без отклонений… вот-вот откроется полоса…

Господи, да сколько таких моментов в жизни летчика. Замри,

выжди три секунды - и зацепишься взглядом за огни. Нет, они всем экипажем стали искать полосу. Каким образом в мозгу капитана нарисовалась та полоса, я не знаю, но резкий отворот вправо и вниз - и мастерский заход разрушен. Самолет ушел и с курса, и с глиссады, и только в последние секунды капитан понял, что надо уходить. И не смог, не успел уйти, зацепился за землю, самолет закувыркался… Погибло шесть пассажиров.

Классическая, "школьная" катастрофа. Не о чем говорить.

Экипаж выжил. Теперь их будут судить.

А в средствах массовой информации хор голосов: "экипаж был застигнут врасплох резко ухудшающейся погодой".

ЭКИПАЖ ВСЕГДА ДОЛЖЕН БЫТЬ ГОТОВ К ЛЮБОМУ УХУДШЕНИЮ ПОГОДЫ!

Нет, что ни говори, а два полюса есть, и наш брат перемещается по силовым линиям сообразно своему вектору осторожности, риска, ответственности и бесшабашности. Ученики и искусство.

Пролетал я на самолетах 25 лет, из них половину - командиром разных воздушных судов, стал инструктором на Ту-154 и решил оглянуться. Дело было в начале 90-х… не лучшее время оглядываться, но я все-таки подвел кое-какие итоги.

Как пилот я вполне сформировался; как инструктор - еще никакой. Поэтому стараюсь набирать инструкторский опыт с молодыми вторыми пилотами, обучая их самому простому: вживанию в новую машину и азам пилотирования тяжелого лайнера. Иногда у меня это получается, иногда - не очень.

Я стараюсь обдумывать те летные происшествия, что произошли на моей памяти. Ищу причины, пытаюсь выстроить логическую цепочку: как развивалась ситуация и что привело к печальному концу. И в разговорах с экипажем стараюсь как-то эти события анализировать, чуть поглубже, чем под лестницей в курилке.

Сколько с кем чего ни случалось в воздухе - я считаю, обычно все сами находили себе приключения. Бывало, конечно, что - судьба, как у несчастного экипажа Фалькова, практически сгоревшего в воздухе из-за скрытого промышленного дефекта двигателя. Но даже Шилак, погибший в Норильске, знал таки, что центровка у него слишком передняя. Знал. Того, что руль высоты неэффективен выше 20 градусов - не знал, а про центровку знал: с центровкой не совсем чисто, не совсем так… руль высоты задран слишком сильно вверх… но летел. Летали все с передней центровкой, и всем до случая обходилось, а ему вот - не обошлось. С тех пор стали и на это обращать внимание. И я стал обращать внимание не только на факт какого-либо отклонения, а

на совокупность всех факторов вокруг этого отклонения. И старался представить картину возможного развития событий.

Теперь, по прошествии лет, я понимаю, что в своей летной молодости, настойчиво, иногда через силу, я вырабатывал в себе и пытался привить ученикам летную мудрость, ту, которая к иным приходит с годами, а к иным и вовсе не приходит.

Мне не хочется, чтобы сейчас у меня за спиной шептали: "да что там… книжечки пописывает… а летчик-то на деле был слабоватый…" И я об этом всегда думал, даже тогда, когда книжечек еще не писал.

На деле… А на деле - грубых нарушений, таких, чтоб зафиксированы были при расшифровке самописцев и разбирались перед лицом моих товарищей, или там грубых посадок, чтоб перегрузка больше 1,5 единиц, у меня за всю жизнь не было. Раза три допустил, чтобы такая перегрузка получилась у учеников - это в педагогических целях. И кажется мне, это пошло им на пользу. А так - нет, не допускал. Как и учитель мой, Владимир Андреевич Репин, я люто казнил себя за малейшую промашку на посадке; утонченность посадки сделал для себя критерием мастерства… поэтому, может, и сошлись мы в экипаже с Великим Мастером Бабаевым, который уж умел показать Посадку.

Всегда считал, и сейчас считаю посадку - автографом капитана.

В посадке для меня сконцентрировалось все: и опыт, и романтика, и мастерство, и искусство, и ум, и хватка пилота. Все это воплощается в том самом, подсознательном, грациозном движении рук, когда в течение нескольких секунд, как в тигле алхимика, выплавляется философский камень, тот, что любую посадку должен превратить в чистое золото искусства. Если, конечно, в этот алхимический тигель анализа закладываются необходимые компоненты, и в нужной пропорции.

В конечном счете, не такое там уж и искусство - посадить самолет, скажет иной пилот. Не такое уж и великое дело. Ну, проанализировать условия. Какая полоса, уклон, ветер, температура, сцепление, видимость, нижний край облаков, время суток. Ну, еще учесть нюансы: жара или мороз, "держит" полоса или нет, крутизна глиссады, посадочная масса, режим двигателей, высота над уровнем моря, подходы, болтанка, сдвиг ветра, гроза, обледенение, мокрый асфальт, сухой бетон, слякоть, вода на полосе, фары, экран от осадков, поземок, радиовысотомер, огни подхода… Ну, еще с десяток тонкостей: птички там порхают, стекло, замазанное насекомыми, "кривой"

самолет, "дубоватая машина", высоко или низко сиденье, слабое или слишком сильное освещение приборов, близко или далеко педали, снял ли усилия триммером, гвалт в эфире, замечания проверяющего под руку…

А когда все это вертится в мозгу твоего ученика, а ты, зажав руки между ног, должен терпеть, терпеть, терпеть - и только тогда успеть вмешаться, когда уж совсем без этого нельзя… каково ему за штурвалом! И каково тебе!

И надо ж еще обеспечить нормативы, чтоб перегрузка укладывалась в допустимые на пятерку пределы…

Можно еще долго перечислять нюансы, а можно и нет. Можно просто сказать: "лишь бы я полосу увидел - сяду".

Сядет. Но, будьте уверены: все то, что я перечислил, и еще многое другое, свое, индивидуальное - все это сидит в его мозгу, в подкорке, и анализ всех этих факторов непрерывно идет в подсознании. Человек может удивиться, если бы его заставили все это "анализировать", скажет - пустая забава, руки сами знают… Но нет, просто иной не может сформулировать, а на деле любое отклонение раздражает у него свой участок мозга: "так" или "не так". "Не так" он как-то интуитивно убирает, пока не почувствует, что "так".

Вот здесь проходит граница между типами мышления. Один эмпирически набирает опыт, методом проб и ошибок; другой пытается использовать формулы и коэффициенты, какие-то пропорции, причинно-следственные связи; третьему дано эти причины и следствия анализировать ассоциативно; четвертому… четвертому - просто дано от Бога.

Я бы не писал в своих книгах о тонкостях анализа… если бы дано мне было чувствовать полет "от Бога". К сожалению, нет.

Но я знаю таких счастливчиков, одаренных Благодатью Полета.

Ушел на пенсию Великий Мастер Бабаев, и я остался без постоянного второго пилота. Подсаживали ко мне кого попало, но желание обрести постоянного члена экипажа, в которого можно было бы вложить весь накопленный опыт, не оставляло меня.

И тут как-то подошел ко мне парнишка с умными зелеными глазами, представился енисейцем и попросился вторым пилотом в мой экипаж. Он только что переучился на Ту-154, и ему, мол, коллеги из Енисейска посоветовали проситься к Ершову… тем более что и вакансия есть.

Я подумал и сказал, что требования у меня в экипаже высокие, в частности, и к человеческим качествам. Он согласился

выполнять все требования, и по моей просьбе комэска включил его в наш экипаж.

В первом же полете с ним у меня выпал глаз и покатился, звеня. Такого пилота я никогда не встречал, даже и не предполагал, что пилоты, столь одаренные, вообще бывают на свете. И сейчас, по прошествии лет, я не знаю более талантливого пилота.

Андрей Андреевич Гайер, с его более чем скромным налетом на Ан-2 и Л-410, освоил новый для него, сложнейший в пилотировании самолет Ту-154 -всего за 70 часов налета. То, над чем я, отлетав уже на Ил-14 и Ил-18, бился полтора года, - он ухватил за четыре недели. Причем, освоение было столь полным и глубоким, что я, отозвав как-то в сторонку Пиляева, рассказал о невиданных успехах ученика и о том, что считаю его готовым командиром лайнера. Можно вводить в строй. На что Пиляев, еще раньше слетавший с ним на проверку без меня, только ухмыльнулся: да знаем, мол.

Мастерство, нарождающееся в Андрее Гайере, выражалось в том, что ему ничего не надо было подсказывать. Он уже как-то все умел. Ему надо было только проверить в воздухе, как поведет себя тяжелая машина в какой-то из тех ситуаций, о которых он теоретически знал по учебным пособиям и немного попробовал на легком самолете. И первый же полет давал ему это представление; дальше все как-то само укладывалось в мозгу и каким-то высшим образом передавалось на штурвал.

Ясное дело, учебные пособия он предварительно изучил всерьез и хорошо продумал. И на тренажере, видать, неплохо поработал. Но тут было еще что-то, чего нет ни в каких пособиях.

Мало того, что многотонная машина слушалась его; он еще умудрялся предвидеть ее поведение и упреждать нарождающуюся тенденцию к отклонению. Часть способов из его арсенала я, молодой инструктор, взял себе на вооружение. И все время меня не покидало сложное чувство: зависти и восхищения мастерством ученика и страха, как бы этот восторг не оказался ошибочным.

И это ведь еще был только первоначальный этап ввода второго пилота в строй при освоении новой для него машины. То, на что программой отводилось 200 часов - для получения молодым вторым пилотом права на самостоятельные взлет и посадку, - Андрей ухватил за три полета. Массу, инерцию, пресловутый тангаж, работу с механизацией, учет условий, расчет снижения, мягкость посадки, навигационное оборудование, боковой ветер, крутую глиссаду, "пупок" в Норильске - все это ученик блестяще освоил за короткий, но такой насыщенный для

меня впечатлениями месяц.

При этом он самостоятельно принимал командирские решения, грамотно анализировал погоду, настраивал штурманские приборы, и во всем проявлял тактичную инициативу.

У меня было такое ощущение, будто мне в ладони упал с неба огромный, еще не ограненный алмаз, и я робел перед задачей его огранки, не владея еще в полной мере всем арсеналом необходимых для этого приемов. Ну, высокого полета птица! Этому нянька в воздухе явно не нужна.

И то: как только он отлетал ввод в строй, ему сразу определилось в эскадрилье амплуа той самой "няньки" молодых капитанов, к которым на первые 200 самостоятельных часов всегда подсаживали для подстраховки опытного второго пилота. Опыт Андрея на Ту-154 был едва за 200 часов, но по совокупности проявившихся положительных летных и командирских качеств он был на голову выше любого второго пилота. Командирское кресло светило ему в ближайшее время, ну, как только налетает положенную по программе минимальную норму часов и сдаст на первый класс.

Однако судьба распорядилась так, что летать на правом кресле ему пришлось долго. Началась перестройка, революционные изменения развалили гражданскую авиацию; она и сейчас тяжко больна… Известно, что революциям - не до талантов; сказал же как-то Ленин, что разрушит все Эрмитажи, если это нужно будет для достижения ВЛАСТИ. Ввод в строй капитанов прекратился, вторые пилоты, варясь в собственном соку, перегорели и стали тянуть до пенсии. Оно ему надо: брать на себя, принимать решения, нести ответственность… "головой у мухи…" за какую-то лишнюю копейку… да провались она. И тянут себе, флегматически жуя курицу… "задницей у слона".

Но вот Коля Евдокимов таки дождался же своего капитанского кресла. И у Андрея все уже было вроде бы недалеко впереди. Правда, очередь зависла.

Года через полтора он снова попал ко мне в экипаж. Летели из Москвы, кабине сидел заяц, капитан из нашей эскадрильи; Андрей распоряжался полетом, а я тихонько любовался зрелым, умным, ярким мастерством бывшего ученика. Повернулся к зайцу и шепнул: "Когда-нибудь будешь вспоминать, как сподобился лететь с самим Гайером". Тот молча кивнул; я не понял, согласился он или так, скептически…

Да только не тому человеку я это шепнул. Жизнь потом показала. Не хватая звезд с неба в летном деле, он, как это и везде водится, уже в те времена льнул к кормушке, к профсоюзу, к митингам, к халяве… Через несколько лет замелькал его портрет на рекламе кандидата в Государственную Думу: "Такими людьми держится Аэрофлот!"

Аэрофлот наш несчастный такими людьми-то и рушился. Снял он с летной работы своего комэску, старейшего и опытнейшего воздушного волка, порядочнейшего, доброго человека, отца нам родного. Заходили в снегопаде, комэска доверился разгильдяю, а тот допустил крен на посадке; стащило с полосы, проверяющий вмешался, да поздно… Как порядочный человек, комэска, допустивший выкатывание, подал рапорт об отставке. А наш "герой" упорно перся во власть, да, правда, так задирал траекторию, что все сваливался. Не попал в Думу. А сколько таких "мастеров" в нее пролезло… Облизнулся, тихо слинял из авиации, нашел местечко, где деньги к языку прилипают… Да не о нем здесь речь.

Речь идет о нашем разваливающемся Деле, о том, кто продолжит Школу. Я поначалу так и думал, что уж Андрей-то явно будет нашей сменой. У него в первых же полетах явственно проявились зачатки инструкторских качеств. Он умел показать руками.

Этапы полета у него перетекали один в другой, сливались, гибко и неуловимо, как разлитая ртуть, без острых углов и без остановки. Я наблюдал и горячо, радостно завидовал: вот она - от Бога данная, наша Школа!

Читатель подумает и скажет сам себе: "что ж это за инструктор такой? У вторых пилотов летать учился".

Я учился летать, не взирая ни на должности, ни на погоны, ни на беззаветную преданность - учился у тех, кто УМЕЛ ЛЕТАТЬ. А уж у меня учились те, кто ТАК летать не умел. И я, как мог, старался учеников до такого уровня подтянуть, а вернее, зажечь, чтоб человек потом сам тянулся и норовил выше.

Андрею я в откровенном разговоре сказал, что он сам не понимает, каким даром наградил его Господь. А если понимает - то чтоб же не зазнался, не заелся, работал и работал над собой. Потому что, кому много дано, с того потом и спросится: А ЧТО ТЫ СДЕЛАЛ ДЛЯ ЛЮДЕЙ?

Не успел я оглянуться, как Андрея посадили в экипаж к молодому командиру, а мне дали нового второго пилота, Сашу,

бывшего капитана и даже вроде как инструктора с Як-40, снятого на три года за какое-то летное нарушение, недавно восстановившегося на летной работе и переучившегося на "Тушку". После длительного перерыва надо было помочь ему вновь обрести летные навыки.

Ну, это птица явно не того полета. Навыки долго не восстанавливаются, новый самолет дается с трудом. У ученика явно проявляется досада и даже какая-то злоба - и на себя, и на самолет… Вспомнились слова незабвенного Рауфа Нургатовича Садыкова: "Ее люби-ить надо…"

Досада досадой, а в разговорах одно: сколько было гулянок, да с подробностями, сколько выпито, чего, как и с кем, сколько было баб, как дрался, где что добыть, достать, пробить… апломб…

Каков человек, таков и пилот. Редко, очень редко эти оценки не совпадают. Вот почему у меня высокий уровень требовательности к человеческим качествам ученика.

Это не значит, что я переношу человеческую неприязнь, ну, неприятие взглядов, на учебный процесс. Я от этого "отстроюсь", однако, буду иметь в виду мотивацию. Один рвется в небо попорхать, другой упорно строит свой Храм, третий ищет материальную выгоду… Мое дело - учитывать эти факторы и искать, даже среди них, стимулы к росту мастерства. Мне все равно, за рубль ты летаешь или из любви к искусству, но - будь Мастером.

Я не говорю, что он плохой летчик, нет. Но - неорганизованный. Нет стержня, не видно работы над собой, раб страстей, сторонник расхожего взгляда, что все в жизни можно устроить, обойти, извернуться, что все мы грешны, что слаб человек…

Такие люди по моим наблюдениям, обычно почему-то рвутся в общественную деятельность. Они больше любят работать над коллективом, а не над собой. Там они как рыба в воде.

Наблюдаю за молодыми вторыми пилотами. Вот пришли к нам трое, все вместе. Все - сыновья летчиков. Закрепили их за мной. Летаю с ними по очереди, приглядываюсь, пытаюсь понять их устремления.

Один все время сидит за книжками. Глянул я ему через плечо -руководящие документы… скукота… Рейс так, другой. Видно, что человеку очень хочется - знать.

Другой все меж проводницами крутится. И не видный такой из себя вроде, а девчата вокруг табуном. Как где маленькая пьянка - он тут как тут. А как пилот - слабенький,

посредственный.

Третий - тюлень, флегматичный, все покуривает, молчит. Этому новый самолет дается с трудом.

Летаем дальше. Тот, что за книжками - очень организован. Недаром книжки читал: технология от зубов отскакивает, Руководство знает, ограничения знает, пилотирует хоть и шероховато, но уверенно. Будут с него люди.

"Бабник"… Он и есть бабник. Когда ему учить. Через пень-колоду. И особого таланта не вижу. Куча замечаний, в элементарном. Зато папа частенько интересуется и чегой-то мне намекает…

"Тюлень" заторможен. Я знаю, что из флегматиков после упорного труда получаются добротные пилоты, с намертво въевшимися навыками; при наличии способностей, желания - и по приложении усилий к самому себе - может получиться капитан. А папа, кстати, у него - явный холерик и очень хороший пилот.

Проходит год. Читатель книг - уже кандидат на ввод; все его хвалят за серьезность и организованность. Лечу с ним в рейс - одно удовольствие. Только уж… очень серьезный человек, очень. Все силы, все помыслы - делу. Это будет фанатик. Но главное - талантливый летчик. Скоро введется капитаном.

На разборе он читает нам серьезный доклад, с достоинством садится на место… и вдруг я замечаю косой взгляд того, бабника… Молния ненависти…

Вот так. И до меня вдруг, в одну секунду, доходит то, мимо чего я всегда пролетал на светлых крыльях романтики. Страсти человеческие. Зависть. Зависть посредственности.

Флегматик стал надежным вторым пилотом и пошел переучиваться с типа на тип; говорят, нынче на "Боинге" вторым летает. Вторым. Значит, нет желания взваливать на себя лишнее. Удовлетворен второй ролью.

"Серьезный" пилот стал инструктором на Ту-204. Уважаемый всеми человек, на своем месте; Школа на нем держится, он - столп, жрец, авторитет.

Тот, что завидовал, так и завидует. Он просвистел; тянет до пенсии на старой "Тушке".

Я оглядываюсь назад. Что-то из инструкторского опыта моих учителей отложилось во мне… но мало. Надо работать и работать над собой дальше, чтобы стать уверенным инструктором. Тот опыт, что вложили в меня предыдущие поколения летчиков, начинает передаваться через меня дальше. Кто-то воспримет, кто-то отвергнет, кто-то равнодушно отвернется. А я буду среди них искать тех, кому это надо - совершенствовать мастерство.

Впереди отпущено судьбой еще десять лет полетов. Я об этом и не мечтаю, и даже не предполагаю, что судьба готовит мне такой подарок. Я на своем двадцатипятилетнем летном рубеже пытаюсь понять: ЧТО Я СДЕЛАЛ ДЛЯ ЛЮДЕЙ?

Полетели с новым вторым пилотом в Норильск. Саша засумлевался насчет посадки на пупок. Говорят (говорят!), что лучше перелететь… полоса длинная… зачем рисковать.

Да, лучше перелететь - и рабоче-крестьянскую посадку.

Я сказал: "Щас покажу". Показал. На глиссаде объяснял: вот ось, вот вертикальная скорость, вот директорные стрелки, вот движения штурвалом, вот расход тангажа для исправления отклонений, видишь - такой, не больше! Вот режим, вот на точку ниже глиссады, вертикальная в норме, сдерни-ка процентик, вот выравнивание, пла-авно малый газ, вот протяну-ул вдоль пупка, во-во-во! - реверс включить!

Что именно "во-во-во" - я не могу объяснить словами, но в нем, в этом самом "во-во-во" и заключены вся соль, весь смак, все искусство мягкой посадки. Это миллиметровые движения, управляемые чисто интуицией; я даже не помню, что делал, только понял, что добирать в последний момент - не надо. Не надо и все. "Во-во-во" - и реверс. И все.

А можно и перелететь. И посадить по рабоче-крестьянски, об полосу. И с оловянными глазами выйти в салон пред пассажирами. В фуражке с дубами. И они спросят проводницу: вот это и есть Ершов? Да даже если и не спросят, даже если и не поймут…

Мне не важно, пойдет ли по моим стопам очередной ученик или выберет свой путь. Но я должен показать, как ЭТО можно сделать.

Андрей Гайер таки стал пилотом-инструктором на новейшем туполевском лайнере, и дорога ему открыта дальше. Он в свое время отказался от ввода в строй капитаном на Ту-154 и объяснил мне свой мотив оригинально: "Я его уже вдоль и поперек изучил… а вот Ту-204 - это для меня". И, хоть и с небольшими приключениями, ввелся именно на этом самолете. Естественно, освоив новую машину в кратчайший срок, сам стал учить людей. Это тоже жрец и столп красноярской Школы. И уже переучился на тяжелый "Боинг", и я стопроцентно уверен: не в этом, так в следующем году будет инструктором и на нем.

Такими, именно такими людьми, классными, от Бога летчиками, талантливыми и требовательными к себе, держится Авиация.

А можно устроиться председателем общества каких-то болтунов, променяв штурвал на гибкий язык. И - те же деньги.

Так какими же мастерами держится Жизнь?

Гололедное состояние

На снижении Домодедово закрылось "гололедным состоянием", и мы, прослушав погоду московских аэропортов, переварив все нюансы боковых ветров и коэффициентов сцепления, развернулись на Питер. Оно ближе было бы идти на Нижний, но сзади нас шустрые коллеги уже развернулись и приземлились там, забив самолетами весь перрон и магистральную рулежку. Зная по опыту, что из ловушки горьковской магистральной РД не вырвешься раньше очереди, пока впереди стоящие борты не освободят пространство для выруливания, мы решили, что Питер хоть и дальше, да вылетишь оттуда скорее: там и перрон просторный, и обслуживание не чета Нижнему, и если уж застревать, то там хоть какой-никакой профилакторий с жиденькой кормежкой.

И потянулась вереница бортов в Пулково. Холодный фронт как раз его только-только прошел, на перроне гулял противный, ленинградский, зимний, влажный, леденящий ветер (Северная Венеция… бр-р-р), мы перебежали перрон, скользя по застывшим лужицам, и ввалились в штурманскую, уже забитую экипажами.

В окне синоптика, прорезанном из метео прямо в штурманскую, шла бесконечная консультация; усталая старушка повторяла одни и те же цифры, тыкала пальцем в загогулины фронтов на карте… надо было ждать. Аэрофлотская общественность, тихо матерясь, курила на лестнице, потом постепенно экипажи рассосались по своим самолетам, где можно было хоть подремать на креслах… уют известный - подложив ноги под голову.

В штурманской остались одни капитаны. Большинство из них были москвичи, с Ту-154 и Ил-62, ну, и несколько уфимских, минводских, уральских летчиков; и я ж среди них, красноярец. Возраст общества был в среднем лет 50, молодых не просматривалось, и разговор, то вспыхивающий, то затухающий, шел в основном о том, чем никого из летчиков уже не удивишь: о бессоннице, да о зарплате, да о пенсии, да о реформах. О полетах говорить было нечего. Ждали новые прогнозы Московской зоны.

Кто уже и дремал, положив голову на руки на краю огромного, типового штурманского стола, где из-под разбросанных фуражек и казенных шапок с кокардами видны были под стеклом карты, схемы и все то, что практически старому летчику и не нужно уже… ну, а у попавшего случайно сюда курсанта-стажера должно вызывать священную робость.

У нас, старых воздушных волков, упомянутая робость уже

давно прошла, а все эти бумажные премудрости под стеклом как раз располагала к дреме под неспешную и такую привычную, ленивую беседу профессионалов.

Ночь медленно, вязко текла. Разговор коснулся одной из последних катастроф… говорить не о чем… кто-то с кем-то из погибших вместе учился… Зацепились языками, и тема увяла, растворившись в переплетениях летных судеб. Оказалось, почти у всех нас, собравшихся здесь по непогоде, есть общие знакомые… тесен авиационный мир. Вспомнились случаи из курсантской жизни, кто-то рассказал пару анекдотов… без особой реакции зала… слыхали, видать, или просто лень смеяться… ноги гудят…

Хлопнула дверь, вошел новый экипаж, обдав нас с улицы свежим холодом. Старый капитан, сняв потертую фуражку, негромко поздоровался со всеми, взглянул на карту, перебросился парой слов с синоптиком, отпустил экипаж и тихо уселся в углу длинного дивана. Я обратил внимание, что москвичи очень дружно ответили на его приветствие и назвали по отчеству: то ли Сергеич, то ли Семеныч… не помню. Видать, уважаемый человек. Он не встревал в разговор, а вроде как задумался о своем, полуприкрыв усталые глаза и сложив на коленях руки с набухшими венами. Старик.

Кто-то из нетерпеливых снова затеребил синоптика. Слышны были фразы о том самом гололедном состоянии… вроде коэффициент сцепления позволяет… почему закрылись не очисткой полосы, не коэффициентом, а этим… состоянием…

Старый капитан открыл глаза и буркнул в спину нетерпеливому, что, мол, прилетишь - увидишь. Москвичи дружно и согласно ухмыльнулись: мы-то уж знаем…

Те, зауральские, европейские аэропорты для сибиряка неуютны. То ли дело садиться в Якутске, Магадане или Полярном, не говоря уже о самом Норильске - где и не пахло никогда этими гололедными… провалились бы они… состояниями. Там уж если голый лед, так это всерьез и надолго: там весь перрон полгода во льду. Но в том и искусство летчика, что любишь, не любишь, а - будь любезен. Что предложат, тем и дави́сь. Ну, значит, нынче в нашем рационе - гололед.

Гнилые, но противные европейские циклончики изгаляются там, с той стороны Урала, и уж несут с запада атлантическую влагу, и уж брызжут переохлажденными дождями, заковывая в ледяной панцирь и землю, и деревья, и провода, и самолеты.

В Сибири с этим, слава Богу, проще. Зато у нас здесь свои проблемы: то морозец за сорок, с туманом, инверсией и неожиданным сдвигом ветра, казалось бы, в штиль; то пурга на

несколько суток; то аж все три запасных аэродрома закрыты, то белая солнечная мгла…

Да оно и полезно летчику на своем веку испытать все прелести принятия решений - хоть по той мгле, хоть по тому состоянию гололедному. Иногда, как вот в этом случае, надо просто ждать.

Мы и ждали. Коротали время в ленивом разговоре о том, что вот, уже точно, кто-то где-то слыхал, что скоро нам сделают хорошую пенсию… три максимальных… ага, растащило… губу раскатал… щас… жди и паши, паши до старости, до глубокой старости… поднимай средний заработок… пока не сдохнешь за штурвалом…

Разговор плавно склонился к летному долголетию. Москвичи многозначительно кивали на деда, прикорнувшего в углу дивана: вон, уже под семьдесят, а летает как Бог… и не мыслит себя на пенсии.

Я пристальнее вгляделся. Сморенный сном пожилой капитан сидел, свесив голову на грудь; жилистая шея выглядывала из-под каракулевого воротника пальто. Старость явственно выпирала во всем: и мосластые руки, и набрякшие веки, и глубокие морщины на шее и по бокам рта, и седая щетина на подбородке, и, главное, какая-то особо видимая в сонном человеке старческая сгорбленность, долгая усталость от жизни.

Наверное, тут вот, в этой штурманской, сидят его ученики. Старому ездовому псу Аэрофлота есть что передать молодым… да уж и не молодые, у самих, небось, уже свои подмастерья, а то и молодые мастера…

Цвет Аэрофлота, жрецы, носители опыта сидели рядом со мной - лысые, не особо привлекательные, измятые, устало матерящиеся… в общем, как все. Но за их плечами, за этими золотыми нашивками на погонах, понимающий человек представил бы себе миллионы перевезенных живых человеческих душ. И о каждой такой живой душе у них болела своя душа. Хотя… вряд ли кто из них скажет об этом. Зачем? Коню понятно… работа.

Нас таких сидело там тринадцать человек. А в вокзале, кто на чем, коротали время две тысячи наших пассажиров - с детьми, собаками, попугайчиками в клетках… А в Домодедове и Внукове их ждали толпы встречающих. У кого-то дома уже были накрыты столы…

А кто-то недавно НЕ ДОЛЕТЕЛ. И нам нечего об этом говорить: все и так ясно. Мы знаем, в чем там было дело; мы постараемся учесть, не повторить, не влезть, и ученикам

расскажем. Авиация такая штука, что хоть какие меры принимай, а она свое возьмет. Слава Богу, пока - не меня и не моих пассажиров.

Обывателю разговоры о катастрофах только подавай. И журналистам… хлеб насущный. А летчикам что. Летчикам важна причина. Мы зарубим себе на носу. И пока вокруг работы Правительственной Комиссии идет подковерная возня, пока идет тайное борение заинтересованных министерств, пока в прахе погибших меркантильно ковыряется грязная политика - старые капитаны давно уже сделали свой вывод: причина банальна. Где-то что-то не срослось в воздухе. Так случается иногда у людей опасной профессии. И теперь из-за одного человека, принявшего неверное решение и убившего людей, будут трепать всех нас. И мы в который раз стерпим нелепые указания, которыми отчитывается высокое аэрофлотское начальство о принятых мерах: тот наказан, того сняли, а ездовым псам запретили то-то и то-то, "до особого указания".

Потом "до особого указания" тихо спустят на тормозах… все понимают, что это была чушь.

А там глядишь - новое авиационное событие, новые жертвы, новые имена, новая возня, новые меры.

Цена прогресса высока. И мы, старые воздушные извозчики, хотели бы попросить всех вас: поменьше, пожалуйста, разглагольствуйте над ямой. Летчики об этом молчат.

Засасывало в сон. Хотелось есть, но все уже съедено в полете, до Москвы никто не даст, а здесь идти искать буфет в вокзале… да провались он, потерпим.

В Домодедово сушили полосу. Вереница машин ползла по обледеневшему бетону; "змеи горынычи" извергали горячие газовые струи, автометлы сметали слякоть… а сверху все сыпал и сыпал переохлажденный дождь, и машины отсвечивали тонкой ледяной коркой.

Динамик в пулковском вокзале периодически казенным голосом вещал о продлении задержки еще на два часа. Капитаны периодически подходили к окну синоптика, читали прогнозы: на час - гололед… температура… точка росы… ветер… коэффициент сцепления… Вроде бы про себя, но вслух, строили предположения. Потом это "вроде бы" переросло в дискуссию… увяла.

Новый прогноз, наконец, дал желаемые цифры. Но старые капитаны не торопились. Подождем еще полчаса. Москвичи не собираются, и мы не будем торопиться. Дед спит себе.

Поспешишь - людей насмешишь. Кто, было, слишком резко вскочил, тут же сбавил обороты, вроде как по делу, вышел… снова зашел… сел. Все молчали.

Ну, нет уверенности. Тут еще этот холодный фронт: он уже опустился к Москве, если судить по карте да по времени. Но где он, как выражен, какой будет ветер, как повернет? При таком сцеплении, да еще с этим гололедным состоянием, да если снежок сверху присыплет… нет, подождем еще срок.

Старый капитан вдруг открыл глаза, с кряхтеньем встал, взял бланк прогноза, подумал… и расписался. Откуда ни возьмись, появился его штурман с портфелем, прибежал второй пилот, и дежурный штурман, спокойно дремавший все это время в своем кресле, встрепенулся и включил магнитофон для записи подготовки экипажа.

И все разом зашевелились, зашумели, в очередь стали подписывать погоду и штурманские журналы; начались переговоры с АДП об очереди на вылет, о посадке пассажиров. Потихоньку штурманская опустела. Я был предпоследним и не спешил. Экипаж старого капитана ушел, хотя его очередь была и вовсе последняя, за нами.

На перроне ветер утих, вызвездило; под яркими фонарями сновали машины обслуживания и автобусы с пассажирами. Распаренный народ толпой пер по трапам и вваливался в проемы дверей; слышался крик дежурных по посадке. Аэропорт ожил. Запускались двигатели, мигали маячки; первый Ту-154 медленно порулил вдоль стоянок.

Когда мы взлетали, ночь уже кончалась. Восток горел оранжевым пламенем; как только набрали высоту первого разворота, в глаза ударил первый луч. Мы отвернули от него на юг и помчались догонять вереницу бортов.

Зимний холодный фронт невыразителен сверху. Где-то там, внизу, смутно виднеется вуаль облаков с уплотнениями размазанной кучевки; из-под нее хлопьями валит ливневой снег, и ветер треплет и закручивает в жгуты струи поземка. Но все это где-то у земли, а наверху спокойно.

Пока снижались, солнце снова скрылось за горизонтом, и машина нырнула в мутную облачную пелену. Оранжевым светом горели приборы. Хотелось скорее добраться до профилактория, наесться и уснуть.

Самолеты вываливались из-под размытой нижней кромки облаков где-то над дальним приводом. Между зарядами, на белесом фоне облачности, машины едва выделялись в утренних

сумерках, и только по включенным фарам видно было, что это перемещается в пространстве творение рук человеческих. Огни подхода вели к полосе, сквозь снежную круговерть просматривалась прямоугольная рамка, тонкий пунктир огоньков осевой линии прострочил ее вдоль. Ветерок был слабый, да и снежок тоже.

Севший впереди нас Ту-154 никак не мог освободить полосу и полз, полз вдаль, до самого противоположного торца. Я подготовил экипаж к уходу на второй круг. Сделать ничего было нельзя: самолет висел на глиссаде на скорости 270, ни больше, ни меньше. За нами следом заходил Ил-62, капитаном на котором был тот самый дед; он, как мог, старался увеличить интервал, но скорость на глиссаде у Ил-62 чуть больше, чем у Ту-154; он догонял нас. За ним и выше него висела этажерка самолетов, слетавшихся в открывшийся порт с других запасных.

Я вовремя отстал от этого однотипного на снижении и сумел сохранить интервал, который обеспечил бы промежуток между его сруливанием с полосы и моей посадкой. Но полоса слишком длинная, а последнюю скоростную рулежку он проскочил… раззява. Надо постараться сесть точно на знаки, даже, может, чуть, метров 50, с недолетом… чтоб успеть освободить полосу по скоростной, косой рулежке. Вот он уже начал отворачивать с полосы… ну! Докладывай же!

- Решение? - штурман тянул до последнего, но уже высота 60 метров…

- Освободил! - крикнул в эфир пилот той "Тушки", даже не назвав свой номер.

- Посадку нам!

- Разрешаю посадку! - диспетчер тоже весь на нервах.

- Садимся, ребята!

Мягкое приземление, реверс, катимся… попробовать тормоза…

Ни хрена не тормозится. Масло. Снежок сверху тонкой пленки: слякоти, или льда, или инея, или черт его разберет. Заряд только что прошел, подсыпал. Но полоса длинная. Хватит или не хватит, чтобы успеть выключить реверс, погасить скорость и таки срулить по скоростной РД… какая там: 15-я или 14-я?

Вот скорость 180, 160, 140… выключать реверс? Не выключать?

Привычный стереотип сработал:

- Реверс выключить!

Машина себе катится. Проплыла мимо та скоростная рулежка - не свернуть, скользко. А Ил-62 уже запросил посадку, и ему дали команду "Посадка дополнительно". Он материт меня и

готовится на высоте принятия решения, если я не успею доложить об освобождении, уйти на второй круг. А я таки не успею. Я ползу, ползу, обжав тормоза до упора, а скорость еле-еле уменьшается, в основном - за счет аэродинамического сопротивления… ну, полосы-то хватит… Ага, вот, взяли тормоза, наконец-то. Теперь хоть газу добавляй -до торца еще далеко.

Если бы оглянуться… Какая высота у Ил-62: сто пятьдесят? Сто? Я чувствую, как глаза старого капитана сверлят и подталкивают меня в спину.

- Докладывай! - крикнул я второму пилоту, поворачивая на рулежку в конце полосы.

Короткие доклады, команды; борту разрешили посадку. Успел. Теперь проблемы с уходом будут у того, кто висит за ним.

Мы повернули на 180 градусов и не спеша порулили назад, по магистральной, параллельно полосе, навстречу садящемуся борту. Он висел в сером небе, уже перед торцом, и мне очень любопытно было, успеет ли он срулить и освободить полосу следующему. Фары узким острым пучком кололи в глаза. Вот лучи замерли, приподнялись… касание… облако снежной взвеси от реверсов… самолета и не видно, только серый клубок катится по полосе нам навстречу, катится, катится… остановился… срулил по скоростной! И вырулил на магистральную впереди нас.

Челюсть у меня отвалилась. Да-а… Мастерство летчика, говорят, с годами только крепнет. Но чтобы до такой степени… Я облизнулся и порулил за Ил-62 следом.

Фары следующего борта зависли над торцом. Аэропорт работал.

На перроне к нам издалека подкралась машинка сопровождения. Ползла медленно, развернулась перед носом, подмигивая стоп-сигналами: повнимательнее, очень, очень скользко! И диспетчер об этом же предупредил. Ну, я рулить умею, доехал, аккуратненько поставил лайнер на стоянку, строго по разметке. Долго ждали трап. Он, наконец, буксуя, пристроился к двери. Тусклый свет перронных фонарей отражался от поверхности того вещества, по которому мы двигались. Что это было такое, я убедился, когда ступил на него с трапа: мокрый голый лед.

Рядом мощный буксир, елозя, пытался вытолкнуть хвостом вперед самолет, готовящийся к запуску. Огромные колеса тягача медленно вращались, но загруженный под завязку лайнер не хотел страгиваться с места. Из-под шин буксира валил пар; тягач таскало вокруг водила, самолет подрагивал. Рядом, как это водится у русских людей, руки в брюки стояло несколько

наблюдателей из аэродромной службы. Пожарный щит и ящик с песком виднелись неподалеку, но водитель буксира терпеливо вытаивал колесами желобки до самого асфальта. Это ж где на всех песку набраться. Экипаж матерился в кабине: уходило рабочее время.

Потихоньку я подобрался по льду к горячим колесам шасси, осмотрел их; как водится, пнул колесо ногой для порядку… поскользнулся и упал, ушиб локоть. Кряхтя, встал… гололедное таки состояние. И, с трудом сохраняя равновесие, поплелся в АДП, потирая ушибленное место. Хотелось снова взглянуть на этого дедушку, что утер мне, сопляку, нос. Жаль, не увидел, не дождался.

Локоть потом распух, долго я с ним мучился, жидкость откачивали… Больше колеса я не пинаю. Зарубил себе на носу, или, вернее, на локте, что такое гололед.

Проверяющий и служебная этика

В середине 90-х связалась наша авиакомпания с одной туристической фирмой, и стали мы возить европейских пассажиров из Швейцарии в Норильск и на Байкал.

Схема была интересная. Туристы прилетали из Цюриха и Женевы в Пулково, там мы их забирали и везли в Норильск. Вкусив прелестей российского Севера, туристы садились в Дудинке на шикарный теплоход "Антон Чехов" и недельку поднимались на нем вверх по Енисею до Красноярска. Потом мы возили их на Байкал и обратно, а на следующий день переправляли в Шереметьево, откуда счастливые и полные впечатлений швейцарские старички и старушки возвращались к родным пенатам.

В Шереметьеве мы забирали следующую группу дедушек и бабушек, везли их в Красноярск, потом на Байкал и обратно, затем они на "Чехове" спускались по Енисею в Заполярье, откуда мы через неделю увозили их в Ленинград.

Так и крутились два встречных "колеса" все лето, причем, с завидной регулярностью, определенной, с одной стороны, европейским порядком, а с другой - устойчивой сибирской летней погодой. Все были довольны: и иноземная турфирма, и авиакомпании, и Енисейское речное пароходство (интересно: а почему не говорят "самолетство"?) - но больше всех довольны были швейцарские пенсионеры: уж они-то в России насмотрелись такого…

Кухня этих полетов тоже была сложная. За все обслуживание приходилось расплачиваться наличными, ну, чековой книжкой. Занимался этим второй пилот, вместо предполетной подготовки мотаясь по аэропортовским забегаловкам. Но за эти полеты авиакомпания получала живые доллары, поэтому на кое какие нюансы подготовки экипажа к полету начальство закрывало глаза, рассчитывая, что опытный экипаж подготовится к полету и без второго пилота, взяв на себя его обязанности.

Зато в компенсацию за беготню мой Коля "получал руля" на все полеты. Заканчивалась шлифовка второго пилота, оставалось сдать на первый класс и в позе низкого старта ждать очереди на ввод капитаном.

Вот и полетел с нами большой начальник, чтобы, во-первых, научить экипаж рассчитываться от имени авиакомпании с аэропортовыми службами, привить, так сказать, коммерческие

навыки, а, во-вторых, официально проверить второго пилота на класс.

После двухчасовой задержки дождались, когда рассеется туман, вылетели на Норильск,… и на подходе туман снова закрыл Алыкель; пришлось идти в Игарку.

Коля пилотировал с правого сиденья, проверяющий занимал левое кресло, а я примостился на стульчике за его спиной, наблюдая со стороны, как работает мой слетанный, спаянный, лучший в мире экипаж.

Ну, ученого учить - только портить. Все делалось как по ниточке. Конечно, в волнении ответственной проверки, второй пилот прел… Прей, прей, старайся. Проверяющий, в роли капитана, заполнял пространство кабины кучей, ворохом, морем команд. Это всегда так, когда проверяющий не очень опытен. Мои ребята, зная это и ожидая именно такого руководящего стиля, прижали уши и строго исполняли технологию работы. Я слушал и морщился за спинами.

С момента принятия решения на уход в Игарку уровень напряженности в экипаже заметно возрос. В кабине становилось все шумнее. Филаретыч, не любящий дерганья, стал допускать мелкие ошибки; я это заметил, а проверяющий, в раже, не обратил внимания. Слова сыпались горохом: сделать то, выполнить это, да не так, а вот так; еще добавить, да вот это не забыть; что ты как сонная муха, вертеться надо… учишь вас, учишь…

В Игарке тоже резко ухудшалось. Нижний край облачности подошел к минимуму, а курсо-глиссадная система там только с курсом 117; ветерок на кругу получался попутным. В шуме команд и суете Филаретыч вывел точно к третьему развороту… эх, надо бы чуть подальше, чтоб был запас времени…

Предпосадочная подготовка была проведена начальником второпях, и, естественно, он не учел попутной составляющей, не рассчитал потребный режим на глиссаде, поэтому пилотирующему Коле пришлось реагировать быстро и подбирать режим на ходу.

Все делалось в спешке и не так; был шум и крик в кабине, и командJрство, и бодренькие реплики постороннего моему экипажу человека. Машину уносило выше глиссады, сучилось режимами, не рассчитанными и не подобранными заранее; бразды как-то незаметно перешли в руки проверяющего, хотя штурвал крутил Коля. Потом и на штурвале возникли усилия от вторых рук…

Вывалились где-то на 45 метрах, по правой обочине; зеленые входные огни тускло светились в левой стороне, и стало ясно, что положение явно непосадочное. Коля влупил взлетный, ушли на второй круг. Теперь уже, для перестраховки, выполнили третий разворот аж за 30 км, Филаретыч постарался… Прицелились издалека, подобрали режим, учли небольшой увод системы вправо - короче, Коля справился, пронзил облака и притер машину.

А я, сидя сзади, сначала в полудреме, убаюканный трескотней команд, а потом в беспокойстве, а там уж и в тревоге, что как бы еще не пришлось высадить того проверяющего да самому сесть за штурвал (я-то намного опытнее), - короче, я наблюдал из-за спины, как не надо делать.

Не надо суетиться и бодрячиться. Надо думать. Надо доверять экипажу. Зная 20 лет Игарку, ее систему, ее особенности, надо строить "коробочку" с запасом, подкрадываться.

Раз система гуляет, строже контролировать по приводам. Не надо подбирать угол сноса - это ж не Як-40. Есть директорные стрелки, их, не дергаясь, надо держать, не обращая внимания на неустойчивость показаний. Следить за вертикальной скоростью и анализировать. Не сучить режимами. Раз ветер попутный, то режим на глиссаде должен ожидаться процента на два ниже обычного. Обязательно надо было заранее пройти в горизонте с выпущенными шасси и закрылками и подобрать потребный режим. Надо ожидать повышенной вертикальной скорости на глиссаде. Надо помнить, что клин сужается, не хватать штурвал и не раздергивать пилота. Его надо хвалить: вот так, так, правильно, молодец, так и держи… И не дергать, не дергать те газы! Это дерганье полностью отвлекло капитана, проверяющего - от решения задачи, не говоря уже о проверке. В результате такого вот его руководства экипаж не справился с заходом.

Эх… Мал еще опыт. Мешает собственная природная суетливость и болтливость, помноженная на природную же энергию и подстегнутая тайным страхом несостоятельности. Ну, таков человек. Если бы мне в свое время пришлось работать с ним в экипаже, я бы обязательно учел эти его черты и направил их в нужное для полета русло. Мал, мал опыт полетов на тяжелом лайнере, нет той солидной и надежной неторопливости и уверенности, которая выкристаллизовывается годами, многократным повторением одних и тех же операций, применительно к самым разным условиям, и называется - почерк. Многовато апломбу. Синдром начальника.

Экипаж мой молча выполнял. Оглядывались на меня,

пожимали плечами. Три четверти от того треску были ненужным шумом.

Наверно я за годы совместных - плечо к плечу - полетов разбаловал мужиков постоянной заботой, что каждому же надо создать условия, не мешать раскрыться, да доверять, да хвалить человека.

Когда я стараюсь культурно распорядиться режимом двигателей, то думаю об удобстве работы Алексеича и еще о том, что он, по моим командам, по тону, по их повторяемости, судит и о сложности ситуации, и о степени моей уверенности как капитана, что мы справимся… и просто о культуре, интеллигентности работы. Таков наш почерк.

Ну, скажете вы, какие тонкости тонкостей, какие обратные связи, какое ощущение слитности и единства - фи! - в обычной даче газов.

Ага. Вот так мы работаем десять лет. На обратных связях. Единым организмом. А тут эта… заноза: влезла и трещит.

Я видел, как напряжены плечи Алексеича, как нервно работает рука на рычагах управления двигателями. Конечно, он-то справлялся. Только условия работы осложнены дополнительной нагрузкой. А вот захода не вышло.

Да, сложно. Но… это же экипаж, способный зайти и сесть в любых условиях! И Коля со второй попытки собрал всю волю и, не обращая внимания на чуть не истерические команды слева, посадил ее как по ниточке.

Да и сам начальник… понял, что тут серьезное дело, топливо-то уже в обрез, надо как-то собирать стрелки в кучу, сам подобрался, стал подбадривать экипаж… И все равно: инородное тело. Без него было бы легче.

Не в обиду, конечно… Мне все равно, какая должность, какой чин, какие погоны. Ты будь профессионалом и человеком, и все. Видать, нелегкая командирская должность тоже без ошибок не дается.

Через полчаса Норильск открылся, мы перепрыгнули, высадили советских пассажиров, усадили швейцарцев и помчались на Питер: там уже ждали новые туристы из Цюриха. В полете наши старательные проводницы давали информацию пассажирам на английском, немецком и французском. А меня терзал комплекс неполноценности: как это я, капитан - и не понимаю, о чем говорят проводницы с моими пассажирами на непонятном мне языке. Черт возьми, как обидно.

Нынче-то уж и мне, замшелому деду, становится ясно, что тот язык, которым "разговаривал Ленин", у нас в российском небе - не нужен. Жизнь авиационная, очень непростая нынче жизнь, заставила таки русского мужика учить английский. И самолеты-то у нас все больше и больше покупаются за бугром, и правила полетов и эксплуатации написаны на инглише, и технология работы экипажа - на нем же, роди… тьфу, проклятом!

Ничего, скоро станет родимым… Учите, учите, ребята, инглиш вас прокормит.

Ну, довезли. Обычная неразбериха с нашим рейсом в АДП: кому мы нужны.

Коммерческие проблемы, взаиморасчеты предприятий, цех питания, чековая книжка… Часа два протолкались, пока все утрясли; я учился, как же мне в будущем решать эти задачи. Начальник, по своему обыкновению, объясняя, много болтал, слова не давал вставить, обрывал, слушал больше самого себя, в упоении… как тот генсек, а мне же еще втолковывал, что это я много болтаю, а надо слушать молча, мотать на ус… учишь вас, учишь… надо ловить ситуацию и мгновенно реагировать, эх… не коммерсанты, явно…

Ага. На земле он явно был более в своей тарелке, чем в воздухе. Вертелся и шушукался с импортным представителем, руководителем туристской группы… Коммерсант.

Выбрав момент, я сдуру сказал, что да, я все-таки не коммерсант. Отнюдь нет. И когда вы там совещались и решали, какому экипажу доверить такую ответственную работу, с элементами коммерции, то должны были это учесть. Мои "коммерческие" качества всем известны. Я с трудом распознаю, откуда пирогами тянет, так что не обессудьте, если где-то чего и не унюхаю. А сейчас я хочу обстоятельно разобраться, как же мне действовать среди этих коммерсантов.

Ну, сложного там особо ничего нет; Коля разобрался мигом, и дальше у нас с взаиморасчетами проблем не возникало.

Чтобы на несколько часов отдыха бортпроводникам не сдавать земле большое число материальных ценностей, которыми ради интуристов был набит наш самолет (дорогая посуда, спиртное, сувениры, пледы), мы решили ночевать в самолете. Времени до вылета по расписанию оставалось немного, мы разлеглись на креслах и сладко проспали до восхода. Я проснулся раньше всех, вышел размяться на перрон, узнал погоду в АДП, побрился электробритвой в туалете, перекусил в столовой, и возвращался на самолет, любуясь катящими по перрону иноземными аэробусами. Высокие, просторные, пузатые машины

с тихим басовитым звоном двигателей не спеша рулили за хвостами: "Эр Франс", "Люфтганза", "САС"… В кабинах, сидя на удобных креслах, за большими, обогреваемыми в полете форточками, в белоснежных рубашках, изредка помахивая в окно затянутой в белую перчатку рукой, сидели их Капитаны. Медленно, зримо вращались огромные вентиляторы двигателей; негромко, солидно гудя на взлете, стремительно уходили в ясное небо двухсоттонные лайнеры.

И тут же следом, нещадно вереща - как пацан-волосатик с бешеной электрогитарой на сцене после сонаты Бетховена, - драл воздух на взлете худой "Туполенок". Знай наших! Потом бежал - земля дрожала - пузатый "баклажан" Ил-86, отрывался от бетона за счет кривизны планеты и скреб высоту на своих четырех моторах следом за импортными двухмоторными коллегами.

Что и говорить. Нет, мужики, надо таки учить тот язык.

Подвезли пассажиров. Веселой, жизнерадостной, румяной чередой поднимались по трапу божьи одуванчики, в шортах, обвешанные аппаратурой. Через пятнадцать минут после того, как последний старичок переступил порог, мы уже были в воздухе.

Проверка продолжалась; мне было разрешено уйти в салон, я нашел свободное кресло между двигателем и туалетом, укрылся пледом и хотел вздремнуть, да сон что-то не шел. Не по возрасту подвижные туристы, парами, рассевшись, достали карты, потом, перебегая с борта на борт, стали вести визуальную ориентировку… Я заглянул сзади: боже мой, да я таких карт даже у наших штурманов не видел. Вот - европейский ширпотреб, в любом магазине…

В кабине Филаретыч вел ориентировку по приборам и по своей палетке, а карту из портфеля от греха не доставал, ввиду ее совершенной ветхости.

Туристы бросались к окнам, когда проводники давали какую-то информацию по маршруту; самолет висел в ясном небе, внизу плыла еще местами заснеженная тундра. Европейцы впитывали романтику великих пространств, на которых живут и размножаются эти странные русские…

Снижаясь, пересекли Енисей, мимо Дудинки, где туристов уже ждал видимый сверху белой щепочкой на серой ленте реки красавец "Чехов". Да, какой-то даже патриотизм зашевелился в груди: смотрите - вот великий Енисей, во всей красе и мощи, это вам Сибирь-матушка, это просторы, это величайшая в мире страна, великий народ…

Впереди, в розовой дымке, между гор Путорана, растекалось зелено-желтое, отравное пятно дымов Норильска.

Думаю, и внукам своим будут рассказывать потрясенные

швейцарцы о горах снега - в середине июня! - снега, видимо, всегда идущего в этих краях пополам с тряпьем, бумагой и консервными банками. Глетчеры этого конгломерата серыми горами высились по бокам полосы; на перроне подтаявшая гора уже снизилась с высоты третьего этажа до уровня хвостов самолетов времен братьев Райт, жавшихся под нею друг к другу на узеньком перроне. Романтика подхватила возбужденных наивных старичков, высыпала их на перрон - и застрочили очереди фото-кино-видеокамер…

В этот день был как раз массовый вылет норильского комара. Шорты в такое время здесь неуместны; больше подошли бы парусиновые пулевлагонепробиваемые сибирские гачи да накомарники. Европа недолго сопротивлялась натиску кровососущих; махая конечностями, народ рванул к раздолбанному автобусу, и увидели мы этих людей только десять дней спустя, когда расчесы от укусов уже зажили. Но розовые лысины, покрытые шевелящейся массой комара, я до сих пор вспоминаю и содрогаюсь.

В салонах самолета осталась первозданная чистота и пара пустых пластиковых бутылок из-под лимонада.

Привели к самолету орду норильчан. Дальше не интересно.

Назад начальник летел сам. В районе Енисейска, обходя грозы, он припомнил случай - у всех были случаи, - как ему на Як-40 пришлось обмануться с фронтом и потом обходить засветы аж за 80 километров. Видимо, этот случай накрепко въелся ему в память, проучил, и он, так сказать, в назидание, по-отцовски поделился опытом, нам на будущее.

Ну, обмен так обмен: и я ж припомнил, как в свое время обходил Великую Грозу от Томска аж до Барнаула, да так и не обошел, а все же нашел дырку и пролез, и не шелохнуло. Начальник, выслушав несколько слов, занялся заданием на полет, и дальше уже слушал вполуха, подписывая очень занявшие его вдруг бумаги.

И я понял, что совершил бестактность, напомнив руководителю, что тут, мол, не мальчики и видали виды почище, чем на Як-40, да, притом - в те годы, когда он еще в средней школе…

Что ж, урок мне. Нечего кичиться своим опытом. А чтоб поделиться -будет начальством выбрано место и время, вот тут и делись. С молодежью.

Да и чисто по-человечески: молодого человека судьба поставила тебе в начальники; он обязан тебя, так сказать, воспитывать. Пойми его положение, дай ему себя воспитать. А ты ему прям по-пушкински: мол, ты, братец, может быть, не трус, да

глуп - а мы видали виды… Дернул же черт за язык…

На снижении я дышал в затылок, и, видимо, отчасти поэтому, посадка у начальника получилась сбоку от оси. Ну, проверил он Колю, допустил. Я ж говорил, что парень - волк.

Мы почтительно выслушали замечания по полетам и указания, как нам следует работать над собой в будущем… и по коммерческой линии, в частности.

Ту галиматью, что проверяющий между делом нес второму пилоту после посадки в Норильске на пупок, объясняя, что при уборке газа самолет сам задирает нос за счет веса двигателей - оставим на его совести. Я, и гораздо дольше пролетав на Ту-154, долго не мог еще понять кое-какие нюансы поведения машины. Так что человеку свойственно постигать тонкости в процессе, и дай Бог, чтоб процесс продлился. Ну, а Коля как раз недавно окончил авиационный институт и грамоте знает… похихикали.

Напоследок отец-командир попытался втравить экипаж после полета выпить вместе с проводницами казенного вина… Он, как видно невооруженным глазом, уделяет противоположному полу столько же внимания, как и коммерческим делам… так и вьется среди них. Ну, дело молодое, привычки с Як-40… нам, дедам, это уже не надо, и мы тихо слиняли, а Коля побежал оформлять бумаги.

Через месяц, сдав зачеты в управлении, он смотался в Москву, утром поставил в министерстве два ящика водки, а после обеда получил свидетельство линейного пилота первого класса.

Летали мы с этими туристами все лето, привыкли уже валяться на креслах в жарком салоне, в готовности номер один, ожидая, когда же их подвезут; но все приедается, и надоели эти полеты нам хуже горькой редьки. Правда, отдельные нюансы радовали душу. Так, нам было разрешено пускать экскурсантов в кабину в полете, разрешать им фотографировать - короче, веяния перестройки были налицо, а до 11 сентября было еще очень далеко. После посадки через открытую дверь частенько доносились до нас аплодисменты; один из гидов, бывший летчик иноземных ВВС, пасся в кабине на всех посадках и несколько раз даже с откровенным восторгом проговорил: "Вандерфул, ва-андерфул!" - это когда Коля притирал ее в Иркутске. Конечно, мы старались, чтоб товар лицом.

Сейчас мы удивляемся, что Иркутск в последнее время для летчиков стал считаться ну оч-чень опасным аэропортом. И аура-то там какая-то отрицательная, и самолеты-то там все падают и падают… И уже сам Президент обещает перенести аэропорт в

другое место.

Деньги лишние у государства, что ли. Проще уж тогда перенести те гаражи, что мешают самолетам выкатываться с полосы. Разве разруха в аэропортах? Она, как сказал классик, в головах.

А мои вторые пилоты всю жизнь там садились, в любых условиях, и салон, если летели понимающие люди, вежливо хлопал в ладоши.

Хвали себя, хвали…

Лежать с радикулитом вроде и не очень обременительно, но лучше не пробовать. С виду вроде даже "привлекательная" болячка - лежи да лежи себе - становится нудно-нестерпимой, как, к примеру, ноги в долгом полете… размяться бы. Крестец закостенел окончательно, боль растеклась по площади; плюнул, сел за стол и стал писать о себе, любимом.

О себе-то, о себе - да, в основном, об успехах и неудачах учеников. В этих летных дневниках я всегда анализирую методику обучения, копаясь в своих инструкторских внутренностях. А тут как раз новый объект, вернее, субъект, учебного процесса: молодой, с Ан-2, второй пилот. И процесс пошел.

"…После недолгого биения Толя стал держать ось полосы на посадке. За время этого биения я пригляделся к его манере посадки: вроде напоминает бабаевскую - низкий подвод и энергичное, одним махом, точное выравнивание на метре. Но дальше пока - сырость. Он не привык еще к сознанию того, что крутануть восьмидесятитонную оглоблю легко, да остановить трудно. Вот и взмывает иногда, опаздывая притормозить задирание носа штурвалом чуть от себя. Потом висит, висит; надо хорошо подхватывать, упредительно - нет, ждет, когда "земля станет приближаться", как курсант. А это уже поздно, не подхватишь.

Вообще, тяжелые самолеты приземляются совсем не так, как учит КУЛП (курс учебно-летной подготовки) в училище. Ну, представьте себе, что надо посадить Боинг-747 или ту же "Мрию", с семидесятиметровым фюзеляжем, когда знаменитое "приближается - добирай" оборачивается при каждом "добирании" штурвала задиранием кабины на метр-два. Земля при этом, кажется, снова уходит вниз - и как тут определишь темп приближения колес к бетону.

Нет, за штурвалами таких самолетов сидят уже далеко не курсанты, тут работает уже не простая связь "глаз - рука", а осмысливаются все тонкости ситуации, которых одинаковых-то и не бывает никогда.

А Ту-154, средний лайнер, как раз и является хорошим переходным звеном от легких машин к воздушным гигантам. Можно, конечно, сажать его и по КУЛПу, однако, приземляем мы нашу красавицу практически по расчету, по интуиции, выжидая время, пока погаснет скорость, а с нею и подъемная сила.

Мне никогда не давались - разве что случайно - скоростные притирания с низкого выравнивания. Я не уверен в своем глазе. Не уверен. Поэтому, "глядя на три светофора вперед", выработал, еще с курсантских времен, сначала надежную "воронью" посадку, с легким парашютированием в конце, сантиметров с десяти, а потом научился - во многом благодаря опытным учителям, Репину и Солодуну - полуслепой посадке, с расчетом по времени. Это когда над торцом уменьшаешь вертикальную скорость примерно вдвое, а потом, не очень полагаясь на свой ненадежный глазомер, а больше слушая отсчет штурманом высоты по радиовысотомеру, довыравниваешь машину вторым этапом, уже в непосредственной близости от бетона и, видишь ли землю или не видишь, выждав положенное, определяемое по интуиции время - длинные секунды, пока плавно упадет скорость и уменьшится подъемная сила, а машина незаметно приблизится к самой поверхности, - упреждающе, хорошо, длинно добираешь. Если все совпало, в этот момент будет касание с нулевой вертикальной скоростью, и свистнет длинный шлейф дыма из-под раскручиваемых колес. Если не успел, то касание будет с легкой перегрузкой, ну, 1,2.

Если скорость или остаточная высота великоваты, то касания не будет, а машина зависнет уже на малой скорости, и тут ждать надо поменьше: можно просто замереть, и она спарашютирует с 20-10 сантиметров, это те же 1,2 -1,3; а можно еще чуть добрать - и поймать мягкое касание последними углами атаки.

В анализ ситуации входит и определение крена - времени-то секунды две, а то и целых три, это предостаточно; и бокового перемещения относительно осевой линии; и моментальное, бессознательное, точно отмеренное подкоркой парирование внезапно возникшего крена от порыва ветра; бывает и так, что самолет поддует и он встанет колом - надо придержать, выждать, дожать и подхватить…

Темп выравнивания зависит и от крутизны глиссады, и от уклона ВПП, и от центровки и посадочной массы, и от силы и направления бокового ветра, и от дождя, заливающего лобовое стекло и скрадывающего расстояние до мокрой асфальтовой полосы, и от возникновения экрана от фар в условиях снегопада, и от обледенения и болтанки, требующих повышенной скорости пересечения торца - и от взаимного влияния всех этих факторов вместе.

Как это происходит в мозгу, я сказать не сумею, но анализ, тонкий и быстрый, должен задать правильный темп и порцию взятия штурвала на себя; здесь как-то складываются, вычитаются и взаимно уничтожаются все "за" и "против", плюсы и минусы, и

остается одна голая уверенность, что - именно столько и именно вот этим темпом. Причем, это не в голове, а сразу в руках… "

Дальше в дневнике я расписываю "свой почерк", упиваюсь "своим зрелым мастерством", скатываясь чуть не до откровенного хвастовства перед самим собой. У меня это называется "отдаю себе отчет… прибедняться нечего".

Правда, пока я не пролетал десять лет на "Тушке", в моих дневниковых записях, касающихся даже очевидных фактов, частенько присутствовала оговорка "может, я в чем-то не прав, может, я чего недопонимаю". А потом как-то, может перестройка повлияла, я сумел изгнать эту робость посредственности, высунувшейся "дальше чем положено" из скромной толпы. Дал почитать дневники своему Учителю, Солодуну… с трепетом душевным… а он мне, тоже с трепетом душевным, и сказал: "эх, если бы это можно было опубликовать - только все!"

Ну, вот еще отрывок в тему:

"…Конечно, бывают ляпсусы, легкие отскоки самолета от бетонки, которые козлом-то не назовешь, ибо парировать и исправлять не надо, но все это в пределах 1,3, что укладываются в нюансы "пятерки" - в тех пределах, что гарантируют отличную по всем меркам посадку.

Верный бабаевский глаз, конечно - Божий дар. Но что делать, если вдруг в полете лопнет наружный слой лобового стекла, покроется сетью мелких трещин - случалось такое. Или когда дождь зальет стекло, дворник не справляется. Или когда экран и надо садиться без фар. Или в белой снежной мгле. Или в густом поземке, в снегопаде, в тумане - мало ли где придется вляпаться в плохую видимость, а надо сесть.

С пассажирами за спиной мы рисковать не имеем права. Поэтому опытные летчики и выработали эту методику, а мы, сирые, не побрезговали и усвоили.

Одиннадцать лет я - капитан лайнера. Это немало. Тут прибедняться нечего: опыт выработался большой, причем, опыт - рядового, линейного, по всем дырам, с усталостью, с перегрузкой, с вытянутыми жилами, пилота. Не с правого, не со "среднего", а с левого, капитанского кресла. Да и с правого, инструкторского, немало. То, о чем я мечтал, к чему так стремился -свершилось. Время, терпение, мысль и труд сделали свое дело: я - постиг.

Листая старые страницы, с улыбкой читаю, как в сложняке потел, как в сужающемся клине захода "лаял" команды… и как мне не хватало нынешнего опыта и уверенности. Тогда я сомневался в себе, случись что: не сдрейфлю ли, не закричу ли "мама"…

Нет, не закричу. Испугаюсь, как и все - слаб человек - но дело делать буду, и знаю как. Будем делать все вместе. Кто же, кроме нас, его сделает.

Ребята описывают "прелести" полетов в Иране. Горы, грозы, болтанка, туманы, отсутствие радиосредств… Русские летчики - хорошие: за 1500 баксов, задарма, принимают решения лететь, когда другие не осмеливаются…

Не знаю. Нет во мне той лихой ухватистости. Я там - не уверен. Как ребята там работают, какой стимул, какие экипажи…

Моя уверенность в себе зиждется и на собственном опыте, и на опыте экипажа, и на плече товарища, и на теплой спине, и на том, что внизу родная земля и русские люди. При чем тут земля, я не знаю, но - при том.

"Ну, прямо трус и лентяй. Оговорки. А вот полторы тысячи баксов…"

Каждый выбирает свой путь. Я пошел дорогой постижения глубинных нюансов мастерства. Кому-то же достаточно просто набитой руки для добычи материальных благ; он использует самолет и свою профессию для каких-то материальных целей, а я к ним, к целям, почти равнодушен, но глубоко неравнодушен к собственно Мастерству. В моем понимании те полеты в Иране - скажем так, мастерство ремесленничества.

Ну, казните меня за это. Ну, интеллигент я в полетах. Не пришло еще у нас время оценить тонкости; пока "привуалируют" "рабочие" посадки и рвачество. Страна у нас такая, "рабочая", и такая психология.

Раньше я дописал бы: "Может, я в чем-то не прав". Но нет. Теперь я твердо знаю, что прав таки я, что судьба любой профессии в руках Мастеров, что "рабочее" отношение к делу есть профанация Дела, размывание критериев и неизбежный приход к совковому, усредненно-низменному, колхозному стандарту, к тройке.

Весь мир ушел от нас вперед потому, что Мастера у них относились к Делу интеллигентно, болея душой за каждый нюанс, свято веря, что ученик должен вырастать выше учителя и сам воспитывать достойную смену. Я в этом уверен непоколебимо…"

Не прошло и пятнадцати лет… Осмысливая причины последних катастроф, я вновь и вновь перечитываю строчки из дневника 1993 года. Так прав я был или нет? Так изменился ли "рабочий" подход к полетам?

Вот какой монстр вырос из этого "рабочего" подхода. Капитаны тяжелых лайнеров сваливаются в штопор. Страх

потеряли. И мастерство. А жадность -нет.

Мы стесняемся высоких слов. А мата на Руси никто уже не стесняется: дети в садике, и матери с детьми, и отцы с матерями при детях… Страна рабочих и крестьян…

"…Тем и прекрасна жизнь, что помимо ясного неба, птичек, здоровья, сытого желудка и прочих незамысловатых атрибутов счастья - есть еще хорошее Дело, в котором ты - не последний специалист. И не надо высоких фраз о служении людям. Каждый, кто глубоко заинтересован своим делом, автоматически служит другим. Не идеология, не лозунг должны быть во главе, а просто интерес к своей профессии, хоть к какой; а уж взаимное служение утрясется само. Нам же с детства вбивали лозунг: раньше думай о Родине, а потом - о себе.

Да только что тому организму Родина, когда он в ней - дерьмо в пене, никчемная пустышка. Высокие слова обретают для человека смысл лишь тогда, когда он, на пути к поставленной самому себе цели в жизни, набьет себе порядочно мозолей и шишек, и поймет ревущей, уработавшейся спиной - к той жизни вкус. Тогда-то, через призму своих переживаний, через становление себя как личности - как-то проявляется та Родина, где ты этой личностью становился, и формируется к той Родине определенное, твердое отношение… что и жизнь за нее отдашь.

Но плясать надо все же от себя. Всякая родина есть конгломерат личностей, но отнюдь не бичей…"

"…Стоит только хотя бы перед самим собой покрасоваться в своем профессионализме, как жизнь тут же посадит тебя в кучу дерьма, причем, твоего собственного.

Заход в Абакане был с обратным курсом; заходил Толя, я подсказывал. За 20 километров высота была 2000, но скорость чуть великовата, и, пока Толя брал курс, обратный посадочному, я сам молча притормозил интерцепторами. За три километра до третьего разворота скорость упала до 400, высота была 600, я сам дал команду на выпуск шасси. Обычно в такой ситуации ждешь, когда стрелка скорости перевалит отметку 400, убираешь интерцепторы и выпускаешь шасси с расчетом, что темп гашения скорости останется прежним, и пока выпускаются шасси, скорость упадет как раз до 370-360, чтобы выпустить закрылки на 28.

Скорость падала медленно. А третий разворот уже подошел; на 375 мы выпустили закрылки, скорость упала до 360, и тут же ввели в разворот, добавив режим до 83. От третьего к четвертому в горизонте режим установился: скорость 290, обороты 83 процента.

Ну и все: выполняй четвертый разворот, дождись, когда

глиссадная планка подойдет к центру прибора, довыпусти закрылки и снижайся по глиссаде на подобранном режиме.

Для посадочной массы 78 тонн и температуры плюс 16, при встречном ветре 8-10 м/сек, как раз подходит режим 83, ну, 84, что и подтвердилось на глиссаде. Скорость гуляла где-то 260-275, разок пришлось поставить 85, потом снова 84; машина шла хорошо, все адекватно.

В Абакане дурацкая бетонная концевая полоса безопасности. Обычно КПБ гравийная и резко отличается от бетона; на эту границу, на торец, обозначенный "зеброй", и целится летчик, и это вбито годами в рефлекс. А в Абакане, да, кстати, еще и в Ташкенте, днем, летчики частенько норовят попасть в торец концевой полосы, принимая ее по привычке за рабочую часть, и уже почти садятся с недолетом, да, увидев впереди зебру, задирают нос, дают газу и тянут, как тот курсант, и плюхаются. Сам такой: пускал пузыря в том Ташкенте. Ночью-то проще: целишься себе на зеленые огни и не видишь той бетонной обманной КПБ, и садишься нормально.

Я об этом предупредил Толю еще наверху, перед снижением. Да только визуальный рефлекс оказался сильнее. После ВПР машина пошла на точку ниже глиссады. Оно вроде приемлемо: ну, пройдем торец не на 15, а на 10 метров, это допустимо. Только… я положил руку на рычаги газа, чтобы не допустить ранней его уборки при встречном ветре: может присадить до знаков.

Толя резво выровнял… дальше смотри начало этой главы. Ну, как по писаному: подвесил и стал ждать, когда же земля станет приближаться. Я же с интересом ждал, доберет ли. Вижу, что и не думает, подсказал. Пока дошло, машина тяжело, без скорости, плюхнулась на левое колесо, на правое… это совпало с неловким и запоздалым рывком штурвала, не оказавшим уже никакого влияния на угол тангажа… усJ. Покатились. Реверс был включен, рука Филаретыча метнулась выпустить интерцепторы… а рукоятка-то уже сзади.

Секунда, мы катились уже на трех ногах, и тут Витя подсказал:

- Мужики, пустили пузыря, интерцепторы-то выпущены! 220, 200, 180…

Так это же "эмка" - на ней интерцепторы выпускаются автоматически, при обжатой левой амортстойке и включенном реверсе!

Зарулили; Филаретыч доказывал, что - после второго касания! Да одно оно было, одно! Только на три точки поодиночке. Короче, сомнение в том, что мы садились с

выпущенными интерцепторами, он посеял, и вина ложилась на меня, потому что управлял воздушными тормозами я. А я не помнил, убрал ли их на кругу перед выпуском шасси или нет.

Но все клялись, что табло интерцепторов на глиссаде не горели. Я не видел.

Остыв немного, пока рассчитывались за горючее, я проанализировал этот случай.

Нет, не может быть. Режим двигателей был адекватен расчетным параметрам. Никакой тормозящей силы в воздухе не чувствовалось. Все соответствовало друг другу. Я уже имею опыт захода и посадки с выпущенными интерцепторами: было дело при моем вводе в строй, зевнули. Так мы все удивлялись, что режим машина просила на глиссаде чуть не номинал, ну, 90. Самолет с интерцепторами - не летел. А здесь… здесь летел спокойно, на 84.

Нет, не может быть. Просто Витя, начальник паники, привык летать на "бешках", а на "эмках" давно не летал. Мы целое лето летали все с туристами, на 489-й, да Коля ее все время притирал… а тут отвыкли, и посадка 1,35 показалась чуть ли не грубой, да еще на одно колесо, да хвать интерцепторы - пусто! Все это мгновенно сложилось в его мозгу в такую-вот причинно-следственную связь: забыли убрать интерцепторы на кругу - грубая посадка - ручка действительно на себя, осталась неубранной.

И вот я мучаюсь сомнениями. Я не помню, убрал ли интерцепторы перед выпуском шасси. Но ведь все делалось, мало того, что по Руководству - так еще ж с воспитательной, педагогической целью; шел учебный процесс, и все соответствовало норме. Шли в горизонтальном полете, и скорость падала медленно; при выпущенных тормозах она падала бы гораздо быстрее, режима 83 было бы явно мало, была бы ощутимая тряска от срыва потока, углы атаки приблизились бы к красному сектору, в легкую болтанку мог бы пискнуть АУАСП: нет запаса по углу атаки!

Но ничего такого не было!

Но… я не помню. Зато помню то, что говорил, преподавал в эту минуту, и все подтверждалось: "да, режим где-то 83 - 84, идет в горизонте, скорость 290, значит, такой же режим сохранится и на глиссаде…"

Саннорма даром не дается. Вот и сбой: формальное чтение контрольной карты - и мы не помним, не видели, не обратили внимания, горят ли те оранжевые табло.

Ну, дал Толе еще полет, и дома он заходил и вполне

справился, выполнив выравнивание и касание по солодуновской, а теперь по моей методе.

Толковый парень, несмотря на то, что после Ан-2…"

Хвали себя, хвали… инструктор вшивый.

Авиация общего назначения

Российскому обывателю отечественная авиация представляется примерно так. Военные защищают наше небо, летая на истребителях, бомбардировщиках и вертолетах. Гражданский воздушный флот осуществляет услуги по воздушным перевозкам всех желающих. Ну… и где-то там, в каких-то аэроклубах, на "Яках" и планерах порхают любители. ДОСААФ называется. А все остальное -уже чистая самодеятельность: дельтапланы, парапланы… на свой страх и риск.

Вот такое представление, как мне сейчас кажется, осталось в мозгах нашего народа с советских лет, и таким оно остается нынче и среди народной массы, и среди правителей.

А как на проклятом Западе? Тоже ДОСААФ?

Я не знаю, я там не был, а по слухам, по сведениям из Интернета, там существует огромная, несоизмеримо большая, чем все ВВС и ГВФ вместе взятые, армия, армада частной авиации. Это сотни тысяч летательных аппаратов, сотни тысяч людей, свободно осуществляющих свое стремление к Небу.

Наверно, у них очень тесно в воздухе.

Зато у нас, в огромной, на полземли, стране, в воздухе - покой. Как в морге. И если бы была возможность охватить взором все пространство матушки-Расеи, то много, много трупов бывших летательных аппаратов довелось бы увидеть. Правда… большинство уже порезали на металлолом и продали ушлые околоавиационные хорьки.

А летать человеку все равно хочется.

Те немногие, кто путем тяжелых испытаний все же прорываются в "настоящую" авиацию, в ВВС и в ГА, попадают совсем не в тот мир, о котором мечтали, преодолевая трудности. Молодым военным летчикам приходится защищать Родину среди развалин военной авиации; молодым гражданским оказывать услуги - среди развалин гражданской. И там, и там остались островки настоящего профессионализма, быстро тающего под напором сиюминутного половодья перемен. Насчет военных летчиков я не скажу, не знаю. Только, судя по огромному валу интернетовского общения авиаторов, можно косвенно сделать вывод, что их выплюнуто за борт ВВС несметное количество. И во всех разговорах сквозит горькая тоска по Небу. И в этот хор так же точно вплетаются ностальгические голоса бывших гражданских летчиков, так же выброшенных.

Я летчик гражданский. Мне виднее, в какой котел попадают

мои гражданские коллеги. В больших авиакомпаниях, которые пока на плаву, их ждет каторга, похлеще той, что я описал в своих "Раздумьях". И романтика их уже в значительной степени измельчена, принижена и притоптана долларом. За доллар жреческое послушание Небу превращается в бешеную гонку… да за тем же куском требухи, привязанным Хозяином на длинную удочку перед носом. На наших с вами глазах уже столько их сковырнулось в азарте… и нарты улетели в пропасть.

И авторитет гражданского летчика, ездового пса Неба, упал в глазах обывателя. Упал. Уже пилот стал оператором, водилой, человеком, оказывающим услуги, уже хор голосов призывает как-то "сообча" контролировать принятие решений этим воздушным шоферюгой…

Низвели.

Ладно, переморгаем. Утремся. Дотянем до пенсии. До семидесяти лет. А детям своим накажем: не лезьте, не лезьте вы в гражданские пилоты. Пусть китаец летает, он терпелив, он окажет услуги. Рикша.

А народу хочется летать. Покупают иностранные воздушные суда, или подержанные наши, или сами изобретают самолетики, иногда очень даже неплохие, ставят на них какие-то моторчики… и тихонько, за кустиками, подлетывают. Чтоб Государство, не дай Бог, не заметило и не наслало гаишника.

У нас в стране порядок везде разрешительный. Или, если угодно, запретительный. Классическое "Низь-зя-а-а". Почему? А - потому что. Вали отсюда. Вали, говорят тебе. Не высовывайся. Фюрер думает за нас.

К счастью, страна большая. Огромная. Гигантская страна Россия. Гаишников не хватит проконтролировать все движение. И это движение в воздухе началось.

В административном понимании, все то, что не вошло в понятие государственной, гражданской или экспериментальной авиации, обрело название "авиация общего назначения". Вернее, по Воздушному кодексу, "гражданская авиация, используемая на безвозмездной основе, относится к авиации общего назначения".

Мы-то привыкли под словом "гражданская авиация" понимать воздушные перевозки за плату, дело государственное; ну, нынче это авиакомпании. А мелочевка, безвозмездная - да ее веником смели в угол, чтоб под ногами не путалась. А все правила, которыми и так замордовали эти авиакомпании (я сам в такой работаю), распространили и на мелкоту.

Одно дело - возить за деньги пассажиров, авиационный бизнес. Тут, куда денешься - нужно регулирование, сертификация, лицензирование, страхование, надзор, заявки,

планы, обеспечение, штаты, фонды, инспекция - и т. д. Нужно Министерство Гражданской Авиации.

Другое дело - слетать в воскресенье за сотню километров на рыбалку на воздушном мотоциклете.

Ага. Те же заявки, планы, разрешения, тот же контроль, то же обслуживание, прогноз…

Прогноз заказать на метео (ребята тут, кто "в теме", обмолвились) стоит где-то 1800 рублей, что ли. А без прогноза и лететь не разрешат. Подчиняйся общим для гражданской авиации правилам. Перелететь из Мячкова в Быково -заказывай полет за неделю, и еще разрешат ли тот перелет… не близкий свет: 30 минут лету!

Да провалитесь вы, с вашими правилами, скажет иной авиатор-любитель, из тех, кто, к счастью, живет подальше от Москвы… и - партизанскими тропами, ниже безопасной…

И этот процесс набирает обороты.

Человек из презренных некогда Штатов снисходительно сообщает в Интернете, что он, в этой проклятой стране, в любое время садится на свой личный ероплан и летит куда вздумает, никому об этом вообще не сообщая. Ну, как у нас на велосипеде.

Я, пожилой человек, еще помню времена, пацаном, когда в нашей благословенной стране требовалась обязательная регистрация велосипедов; выдавались Государственные Номера. Иные ребята кокетливо приклепывали номерок на спицы, и он мотылялся, образуя на скорости голубое кольцо.

Нынче мы все норовим пристроиться в хвост к цивилизованной Европе… со свиным рылом в калашный ряд. Руководство страны очень хочет доказать всему миру, какие мы теперь прогрессивные, как мы изо всех лопаток кидаемся подхватить их начинания, как стараемся жить по их правилам.

И под все эти бравурные призывы к раскрепощению от тоталитаризма -зачесалось кое у кого из наших между лопатками: крылышки прорезаются. Летать захотелось.

Я вот, налетав 20 тысяч часов, по всем законам, по правилам, по тем планам и заявкам - я знаю всему этому цену. Это тяжкая обязаловка и гнет. Но я пошел служить - и отслужил честно, сполна. А теперь я хочу (эк, неймется ему!) просто полетать, в свое удовольствие, без плана. Вышел утром, глянул на небо: солнышко сияет… эх, на рыбалку, куда-нибудь в верховья таежной речки, на хариуза! Выкатил из гаража прицеп с автожиром, выехал на площадку за окраину, раскрутил ротор - и на пятидесяти метрах…

Ну, вы, блин, даете. Проклятые нарушители правил использования воздушного пространства.

Миллионы автомобилей у нас на дорогах подчиняются правилам дорожного движения. А за пределами дороги? В поле, в лесу? В пустыне Кара-Кум?

Не смейтесь. А, действительно: свободен ли человек за рулем за пределами дороги?

Воздушное пространство у нас используется строго по трассам - это те же дороги. На высотах ниже 300 метров летают изредка только вертолеты да самолеты на авиахимработах, ну, лесопатруль.

Во всем мире парламентарии как-то отчаялись и отдали это, самое нижнее воздушное пространство, легким летательным аппаратам: жалко что ли. И ничего не случилось. Ну, случается, но не более того, что случается с автомобилями на лесных дорогах. Да гораздо меньше случается. Летают обычно люди ответственные и дисциплинированные, понимающие, что в небе уж - без дураков. Летают сотни тысяч аппаратов, сотни тысяч пилотов, и никому не докладывают. Правда, если потребуется пересечь трассу или пройти вблизи аэродрома, то предупреждают диспетчера, и он помогает, если надо. А так -просто полет в свое удовольствие. И он может сесть на любом аэродроме, и его примут, и можно переночевать…

Сказки для совка.

Все дело, говорят знающие люди, в том, что воздушное пространство над нашей страной принадлежит армейским людям. Лампасы определяют, кому сколько того воздуху отмерить, когда открыть, а когда перекрыть крантик. Высоких слов нацежено через губу предостаточно: об Отечестве, об… о-бо-ро-но-спо-соб-но-сти… уф.

Да еще тут эта истерия насчет "мирового терроризьму". Вот возьмет этот тряпколетчик атомненькую бомбочку… Нет уж. Ладно, пусть авиакомпании паксов возят ("пакс" - словечко из западного жаргона, означает вроде: "пассажир, имеющий оплаченное место"), а мы этих паксов на досмотре наизнанку вывернем - благо, армия спецов по безопасности в аэропорту не дремлет, ох, бдит! Ох, армия!

Так что, не высовывайтесь, авиалюбители. Частники. Пространство тут нам нарушать. Террористам пример показывать.

И самое обидное, что истерию эту раздувает сам начальник ФСБ, бывшего КГБ. Нагляднее не покажешь уровень, мягко выражаясь, непонимания проблем авиации на самом верху. На том самом верху, что вприпрыжку бежит открывать калитку цивилизованной Европе.

Раньше был ДОСААФ. Это была кузница кадров для ВВС, и заведовал одно время этой огромной организацией сам маршал

Покрышкин! Была сеть аэродромов, и армия инструкторов, и инженеров, и техников, и масса желающих летать людей приходила в досаафовские аэроклубы и за счет государства летала.

Потом все развалилось. Распродалось. Разворовалось. Разогналось по кустам. И из броуновского движения теперь уже частных летателей потихоньку стала формироваться Федерация любителей авиации.

Но в эпоху перемен чиновничья стая тут же подмяла неплохое начинание, углядев в нем новый крантик. И задавили. Где ж, отдав последние деньги за тот самолетик, набраться еще и на взятки бюрократам.

Теперь летают единицы, "партизанят", "химичат" потихоньку, а развалившаяся система надзора за использованием воздушного пространства их выловить не в силах. Ведь чтобы выловить, нужны как минимум такие же самолетики и вертолетики, и пилотики на них, а где ж их государству взять. Не пошлешь же участкового на древнем уазике по колдобинам… задерживать самолет. Да и не конфискуешь: частная собственность. А штраф за нарушение правил использования того пространства - 2500 рублей. Да я и заплатил бы! И снова бы себе молча летал.

- К чему призываете!

А вспомните 20-е годы. Изобретали, и строили, и испытывали, и летали, и бились - все кому не лень. И государство поощряло стремление человека в Небо. Понимали: это резерв Красной Армии, это - о-бо-ро-но-спо-соб-ность Отечества! И руководители это понимали в те времена, когда в почете была кавалерия, а лампасов еще не носили.

Тот процесс государство сумело понять и направить в необходимое русло. И была Авиация Великой Страны.

Теперь история, по спирали, повторяется… как фарс. Гибнет военная авиация, гибнет гражданская. Но существует мощное брожение под спудом: масса людей рвется в Небо. И этот процесс пойдет. Он уже активно обсуждается. Часть людей придерживаются мнения, что все надо делать законно, а значит, ждать, пока депутаты создадут законы для малой авиации, и тогда мы все дружно, с песней… Другая часть считает, что "оно тем депутатам надо", и поддерживает "партизан".

Пока процесс народного летания не пойдет, не проявится, не станет массовым явлением - законов не дождетесь. Но мне все-таки кажется, что двадцатые годы нового века будут годами развития малой авиации в стране, бывшей некогда передовой и великой авиационной державой и бездарно утратившей свой потенциал в политических болотах. Может, к тому времени

созреет понимание будущих депутатов, и они сообразят, что бурный поток надо направить в русло закона, как на вожделенном Западе, поддержать массовый энтузиазм авиаторов.

Ими, летающими энтузиастами, летающими несмотря ни на что, прирастет наша российская авиация. Потому что желание летать должно реализоваться, прежде, до того, пока человек не перегорел, не остепенился и не ожирел духом, в прагматичности своей. Вот эти энтузиасты, ищущие в небе пока острых ощущений и растрачивающие здоровье ради адреналина, должны идти в истребители! Вот кто должен грудью защитить нашу Родину! Вот кто поднимет падающее в грязь знамя Российского Воздушного Флота!

А я сам летать хочу сейчас. Годы уходят, лучшие мои годы, когда здоровье еще вроде есть, и интерес к жизни есть… нет только денег. А летать хочется! Просто для себя.

Ах, как хочется еще раз почувствовать на штурвале трепетание воздушного потока…

Чутье

В чем заключается чутье машины?

Вот запущены двигатели, включены и раскручены агрегаты, настроены системы. Тягаю туда-сюда тяжеленный штурвал; пальцем прижав на себя для гарантии тумблер управления передней ногой (чтобы при случайном его включении не елозили колеса по бетону), сую педали до упора. Планочки на приборе шевелятся. Так проверяется управление.

Карта, разрешение выруливать. Фары, отмашка техника, доклад второго пилота "справа свободно", взгляд влево-вправо: и правда - свободно; поехали.

Коротким толчком сую газы, краем глаза слежу за стрелками оборотов, другим краем другого глаза слежу, стронулись ли мы с места. Нет, мало; добавляю еще пять процентов, выравниваю обороты. Пошла. Щелчок тумблера управления передней ногой, рука - на "балду". Нос пошел влево, придерживаю "балдой" вправо. Ага: ощутимая нейтраль "балды" - значит, на рулении не удастся избежать рывочков в стороны, ибо нейтраль будет западать и мешать плавным, миллиметровым движениям ручки управления колесами передней ноги.

Зачем конструктору понадобилась эта легкая фиксация нейтрального положения ручки, имеющей обратную связь с положением колес? На автомобиле же нет фиксации нейтрального положения руля. Но… в кабинете ему что-то там показалось, и он ввел. Думал, как лучше… напрасно.

Краем левого глаза: рядом с нашей стоянкой загружается самолет. Значит, надо разогнать вперед чуть посильнее обычного, чтобы при убранном газе инерции хватило для разворота под 90 градусов, иначе ударишь струей по самолету и стремянкам, стоящим вокруг него.

Это все еще - не проехавши и метра. Проверяем тормоза, только их исправность: действуют ли. Еле заметное нажатие на педали, нос пошел вниз; тут же проверка аварийного торможения - красные рукоятки на себя; убедившись, что и аварийное работает, не допуская потери разгона, даю команду проверить справа. Второй пилот, не совсем еще уловивший тонкости, обжимает свои педальки резко; делаю замечание. Краем правого глаза: обороты, подровнять; рука автоматически ставит всем по 75 процентов. Ага: первый двигатель требует большей дачи РУД, а второй, наоборот, меньшей. Так и прилаживаюсь: большим пальцем правой руки давлю левый рычаг вперед, а средним чуть тяну второй рычаг назад; ладонь перекошена так, что ее тыльная

часть косо давит на рычаг управления третьим двигателем. Так и буду музыкально играть газами, автоматически подгоняя обороты короткими миллиметровыми тычками туда-обратно, рукой, приспособившейся к неодинаковому на разных машинах положению рычагов. В результате стрелки на тахометрах будут строго параллельны друг другу.

Это все - на первых метрах движения вперед, две-три секунды.

Если впереди подъемчик, даешь газу чуть больше, задницей чувствуя разгон машины; если рядом окна вокзала, либо самолет, либо люди, либо все это вместе… короче, чувствуй все это сам и действуй по обстановке, капитан. Количество оборотов, цифры этих процентов, музыкально извлекаемых вывернутыми пальцами через рычаги газа, всегда должно соотноситься с чувством инерции, контролируемым через сиденье.

Разворот вдоль стоянок. В процессе разворота газы стаскиваются назад, ориентируясь на то же чувство движения: хватает импульса или нет.

Ага: вялая передняя нога. Вписаться под 90 в осевую линию, полностью повернув "балду", не получается; помогаю тормозом внутренней основной ноги. Если машина "бешка", тормоз даю немножко, а если "эмка" - торможу вдвое сильнее, бросив взгляд на манометр: на "эмках" почему-то пружины тормозных педалей гораздо туже. К концу разворота нога "просыпается", тормоз отпускаю.

На ходу, еще в развороте - контрольную карту на рулении. Уши слушают, глаза пробегают по отмеченным пунктами карты агрегатам и приборам, язык отвечает, а края глаз стригут по белым линиям, ограничивающим с двух сторон маршрут руления: нет ли вблизи препятствий. Обычно за линией стоят топливозаправщики, трапы, стремянки, автобусы, электрокары. Если они почти у белой линии, то, не выпуская их из поля зрения, строго держу желтую осевую линию. Чтобы прорулить точно между препятствиями, отпускаю прямой взгляд далеко вперед, по осевой, предоставляя уравнивать расстояния до препятствий боковому зрению: оно не ошибается. Левая рука тонко управляет рулевой рукояткой, осевая линия уходит под меня.

Проверяю фары: большой свет, малый свет… Так и есть: рулежный режим - слаб, ничего не видно. При посадке с экраном иметь в виду. А пока рулю на большом свете, периодически переключаясь с крыльевых на фюзеляжные. Посадочные фары, без должного обдува потоком, быстро перегреваются на земле, вот и даю по очереди им отдохнуть.

Тяжело загруженная машина - и рулит тяжело. Едва

заметный, миллиметровый подъемчик перед разворотом на 10-ю рулежку ощутимо гасит скорость. Ну, нагрузка на колеса и повышенная деформация пневматиков - раз; перед вылетом меняли тормозное устройство (записано было в бортжурнале) и оно, возможно, еще не притерлось - два; взгляд на рукоятку стояночного тормоза: может, жиденький шток рукоятки чуть деформирован, застрял, и оставил чуть давления в тормозах - три. Если, и правда, застрял, толкаю его рукой до упора вперед, а при первой же остановке поставлю на стояночный и попытаюсь рукой выпрямить шток, чтоб не застревал. Когда выпадет минута на предварительном старте, наскребу спичкой смазки в полозе сдвижной форточки, смажу шток и прогоняю пару раз: этого вполне достаточно, чтоб больше не заедал. Ну не писать же дефект в ботржурнал. Там отписки - больше, чем за секунду смазать.

С ростом скорости руления начинает ощутимо мешать этот фиксатор "балды". Движения рукоятки для точного выдерживания оси требуются все меньше и меньше, все ближе к нейтрали… а она западает. Рывочки. Сквозь зубы -комплимент конструктору.

По стуку разжатой передней ноги под полом, по особому вихлянию носа я уже предварительно чую: центровка задняя. Значит, на взлете для уверенного отрыва не потребуется так уж сильно тянуть штурвал на себя, а на разбеге придется прижимать переднюю ногу к бетону, чтобы машина бежала устойчиво, особенно при боковом ветре.

Связь со стартом. Команда диспетчера: ждать на предварительном - борт на прямой. Плавно гашу скорость, подтягиваясь к линии предварительного старта, а перед самой остановкой мелкими движениями тормозных педалей даю серию коротких, все уменьшающихся импульсов, поочередно правой-левой, следя, как опустившийся было нос медленно и плавно приподнимается разжимающейся стойкой. Особый шик: после достаточно энергичного руления плавно и незаметно притормозить и остановиться точно у линии, так, чтобы пассажир ничего не почувствовал - ни остановки, ни отдачи передка. Автолюбители могут попробовать. И особенно - водители общественного транспорта.

Борт просвистел мимо; разрешили занимать полосу. Я уже добавил режим: сначала 75, а как стронулись, убрал до 70; машина плавно выкатывается на полосу. На ходу выпускается механизация, второй пилот проверяет управление; краем глаза убеждаюсь по прибору, что закрылки выпущены, именно на 28 градусов. Плавно завершаю разворот и на режиме 70 устремляюсь в тот, дальний конец полосы, откуда взлетать.

Филаретыч выставляет курсовую систему, а я, преодолевая подергивания носа самолета от "балды", строго держу ось.

С давних времен, с экипажа Солодуна, я соблюдаю тот ритуал, который повторялся перед каждым взлетом в экипаже учителя. Штурман, Леша Потапов, с чуть ворчливой интонацией, командовал:

- Рули как положено!

Вячеслав Васильевич строго выдерживал ось, Леша нажимал переключатель, добивался точного курса на гирополукомпасе, фиксировал курсовую систему и, пренебрежительно махнув рукой, безнадежно бросал:

- А… Рули - как всегда…

Мы ржали. И веселое настроение здоровых, сильных и уверенных в себе и машине мужиков как-то накладывалось на весь полет. А уж рулить-то Солодун рулил всегда как по ниточке.

Курсовая выставлена. Рулю, как меня научили Солодун и Репин, красиво. Машина набрала разгон, плавно стаскиваю рычаги на малый газ. Читаем карту, включаем обогрев ППД; подплывают первые знаки - пора проверить тормоза по-настоящему. Вроде держат. Третья проверка будет за 300 метров до концевого кармана: действительное и эффективное торможение почти до полной остановки, причем, в процессе я обожму педали полностью, чтобы прочувствовать, каким темпом падает при этом скорость. Пассажиры этого почувствовать не должны: это уж мое искусство. А я определю, на что мне рассчитывать при посадке или прекращении (не дай Бог) взлета.

Хорошие тормоза. Плавно замедляя скорость, подкатываем к карману. Вот синий фонарь в начале кармана; дожидаюсь, когда он спроецируется в форточке слева под 90, и плавно, но энергично даю "балду" влево, внутрь кармана, помогая при этом тормозом левой ноги, а второй тормоз отпускаю настолько, чтобы он, не мешая развороту, продолжал замедлять ход машины.

Это тонкое руление на тормозах требует чутья сразу трех органов управления, и всех врозь: ручка, левый тормоз, правый тормоз. Но это чутье - позвоночником, и оттуда же команды левой руке и ногам. А голова анализирует порцию инерции, угловую скорость; обороты внешнему двигателю добавить, убрать - это команда правой руке, ее большому пальцу. Кроме того, анализируется эффективность управления передней ногой на развороте.

Да, в первой половине разворота нога явно запаздывает. Поэтому, не дожидаясь, когда закончится отворот влево, даю ручку вправо, помогая газком левого двигателя и тормозом правой ноги. Нос пошел, пошел вправо, по фонарям торца, вот

они скрылись подо мной - это самое эффективное использование ну всей длины полосы, до последнего метра. Колеса передней ноги катятся по "зебре" рядом с фонарями, тележка внешней ноги шасси следует за колесами передней, учитывается снежок, возможность юза. Скорость вращения чуть замедляется - левому 75 - скрежет юза под задницей - ручку чуть влево, тормоз правый чуть добавить, еще, еще, еще; вот вплыли в поле зрения цифры порога ВПП, за ними где-то начало осевой линии… угловая скорость хорошая - убрать плавненько режим…

Теперь надо завершить разворот аккуратно и экономно, чтобы ни метра лишнего не прорулить по полосе. Сколько случаев на моей памяти, когда по какой-то причине прекращали взлет - и выкатывались: не хватало полосы на десять, тринадцать, пятнадцать метров… даже на метр семьдесят пятьТак я уж на всякий случай использую все резервы, и свои, и машины. Но для этого я должен ее прочувствовать, за тот короткий период, пока рулю на исполнительный старт.

Протягиваю косо через осевую линию, еще, еще, уже ось сзади слева -нет, еще чуть, пока левая тележка не доедет до оси на положенные пять метров… а она далеко сзади, эта тележка, с ее шестью колесами. Теперь ручку снова влево, доворачиваю точно на ось. И когда машина довернется, колеса обеих тележек расположатся аккурат по четыре с половиной метра слева и справа от оси. Это уж я чуять научился.

За 10 градусов до взлетного курса я устанавливаю "балду" нейтрально, переключаю управление передней ногой на малые, взлетные углы: гаснет, наконец, мигающее табло "К взлету не готов" - все операции выполнены. Теперь, уже ногами управляя разворотом колес, вывожу машину точно на ось и протягиваю несколько метров, чтобы хвост машины тоже втянулся и стал точно вдоль оси.

Сколько раз видел, стоя на рулежке у торца, как выруливший передо мной борт так и останавливался косо, с хвостом вбок. И экипаж же думал, что точно стоит, и корректировал снова гирополукомпас, а на разбеге, когда уже видно было, что бегут по оси, крякал штурман и второпях снова, в третий раз, выставлял на ходу курс.

Поэтому я таки ее протягиваю, и Филаретыч точно знает: у нас хвост сбоку не торчит. Мы чуем, что не торчит. И на разбеге курс будет таки взлетный.

На остатках инерции это протягивание происходит, а я убеждаюсь, что от педалей на малых углах машина управляется, что режим управления переключился, что колеса передней ноги стоят нейтрально.

Был случай. У моего коллеги после щелчка тумблера управление не переключилось и осталось на больших углах. А было то самое гололедное состояние, когда трудно, но крайне необходимо проверить, действительно ли передняя нога управляется от педалей - и малыми порциями, небольшими углами.

Как уж они проверяли, я не знаю, но углы разворота ноги остались большими, и на разбеге по скользкой полосе колеса оказались развернуты вбок, а при уборке шасси они не прошли в нишу, а застряли, створки не закрылись, сработала сигнализация неубранной передней ноги. Пришлось сделать круг, пройти над стартом, с земли посмотрели, увидели торчащие из ниши колеса; было принято решение выработать топливо и садиться на скользкую полосу с развернутой ногой.

Экипаж натерпелся страху: а вдруг выкинет с полосы! Но гололедик их выручил, посадка и пробег прошли благополучно. За мужество и героизм капитана наградили… кожаным аэрофлотским костюмом: куртка-реглан и штаны (это был дефицит, по закону выдаваемый только экипажам Ан-2 на поплавках, гидролетчикам). Насчет штанов не знаю, а куртку капитан износил до дыр. А на больших лайнерах вожделенная куртка не полагалась, там - обычный костюм, ну, с погонами. Однако все персональные шоферы наших начальников такие куртки имели; я же так за все 35 лет и не сподобился…

Плавная, джентльменская остановка, карта, взлетный режим, часы…

- Ну, с Богом, ребята! Поехали.

Так в чем же чутье? Да во всем. В том, что рычаги управления являются продолжением моих пальцев. В том, что мой копчик - это датчик угловой скорости, ягодицы - датчики крена и перегрузок, а края глаз -авиагоризонт, перископ и прицел одновременно.

Чутье - именно в краях глаз, в коже ягодиц… смейтесь, смейтесь. Другой, нетренированный человек пытается постигнуть умом, а ум - понятие абстрактное. Чутье заключается именно в умении одновременно воспринимать ощущения рецепторов - от седалища до краешков сетчатки - и быстром, правильном, интуитивном, подкорковом их анализе, в подкорковой же выдаче команд кончикам пальцев. Плюс анализ ситуаций умом, решение задач, вроде джентльменской остановки, и их реализация наиболее экономичным, рациональным способом, что в душе отмечается словом: КРАСИВО.

И это ж только руление по земле. А я ведь еще немножко могу и летать.

Вот еду городским автобусом, падаю на людей; на меня падают люди. В кабине сидит мастер, покуривает. Автобус мотыляет длинной задницей, уворачиваясь от себе подобных, с такими же мастерами-водителями за рулем. Они даже и в кошмарном сне не подумают, что в кабине живые люди. Нет, они говорят: "пассажир пошел". Загрузка. Пошел пассажир, пошли бабки, конкуренция… Что - загрузка недовольна тем, как ее перемещают? Да пош-шел он, этот пассажир, еще и с претензиями… Скажи спасибо, что вообще тебя везут.

А потом он летит в отпуск и требует от экипажа самолета - внимания, уважения, предъявляет безумные претензии насчет возврата от фронтальной грозы…

Что - и мне ответить: заткнись и скажи спасибо?

Чутье - это когда человек очень старается сделать красиво - и для людей, и, главное, чтоб себя уважать. И как-то оно тогда получается, что, уважая себя, и для людей делаешь красиво, и чуешь ее, родимую, кормилицу свою…

Урок

Норильский рейс оккупировал спекулянт. А как иначе объяснить, что рейс, с базы, по расписанию, при летном норильском прогнозе, задержали на час -посадкой пассажиров. Естественно служба перевозок и грузовой склад организовали все так, чтобы получить дивиденды: в спешке, видя, что время выходит, а багажа немерено, спекулянт готов дать любую мзду, лишь бы улететь.

Короче, и пассажиров не полностью, и самолет забит под крышу тюками товара; никак не разобраться с ручной кладью, которой по норме положено 5 кг, а фактически… вот и не разобраться сколько.

Деловой второй пилот, видя, что перевозчики и склад явно гребут, а ему ничего не отламывается, бесился. Формально, по инструкции, он требовал, чтобы багаж и груз переместили из салона в багажники (безразмерные, что ли?)… да чтоб перевесили, да чтоб оплатили сверх нормы… Филаретыч, летавший в свое время бортпроводником, тоже активно возмущался - короче, дело шло к истерике.

Вызвали начальника смены. Прибежал сменный начальник аэропорта, сам бывший штурман, за ним - тетя из досмотра, да мальчик-центровщик, да тетя из перевозок, с кучей доплатных квитанций… Все очень убеждали, что у них все срослось, все очень уговаривали нас успокоиться и лететь: такой вот это рейс, это у всех сейчас так, ничего с этим спекулем, с фарцой этой, не сделаешь, везут всякое стекло, в багаж не сдашь…

Яснее ясного: все свою мзду уже получили и выпихивают, чтобы скорее с глаз долой; дело сделано, дивиденды уже в кармане, день недаром прошел…

Ночь шла, вторая подряд бессонная ночь. Уходило драгоценное окно в норильской погоде, тут успевай. Наши аргументы и наша настойчивость могли привести к скандалу, тягомотной, до утра, процедуре перевешивания загрузки… и еще неизвестно, перегружен ли самолет вообще. Потом предстоял бы долгий и унизительный разбор, а после него начальник походя шепнул бы в курилке: что, так не мог улететь… выгоду искал, законник?

Лучше бессонная ночь в полете, чем на складе у весов. Я отложил в сторону газету (я тогда еще читал газеты) и предложил кончать спор, не отнимать у самих себя время, закрывать двери и

лететь. Ну не выгорает нам взятка.

Представителей администрации как ветром сдуло. Трап улетел ласточкой, и мы запустились.

Пока рулили по полосе, я спокойно оттягивал экипаж. Мы здесь не для того, чтобы качать права, устанавливать справедливость и пытаться на этом еще и чуть подзаработать. Мы здесь для того, чтобы надежно довезти рейс. Пусть грузят хоть дерьмо, только закупорят, чтоб не воняло - такова наша работа. В ведомости указан нормальный полетный вес - остальное не наше дело. Наше дело - учесть вес фактический и выдерживать адекватные ему параметры полета. Тем более что на Норильск никогда и не превышается взлетный вес из-за малого времени полета и ограничения по весу посадочному. Больше шуму. Больше жадности человеческой. Возмущает бардак? Нет, возмущает, что другие на этом погрели руки, а мы нет.

- Думаем только о полете. Только о полете, повторяю. Полет, полет и полет. Мы - летчики, а не перевозчики. Что проводницам не пройти по салону - это их проблемы: зачем соглашались на такое количество груза в кабине? Аварийные проходы - освободить, груз - хоть на головы. Все. Карту на предварительном!

Взмыли. Ночь обернула нас черным покрывалом; сквозь миллионы дырочек в нем колол в глаза свет немыслимо ярких осенних звезд, как будто с той стороны покрывала светило сто солнц. Через час полета на севере стали пробиваться сполохи, а на подлете к Норильску край звездного покрывала приподнялся и закачался над горизонтом причудливыми, бледно-зеленоватыми складками. Впереди внизу сквозь тонкий слой облачности просвечивало бледно-розовое пятно города. Заход получался с прямой.

Погода в Алыкеле прекрасная, а вот дома была болтанка, подходил фронт. Я отдал посадку в Норильске второму пилоту, а себе оставил посложнее, дома.

Саша молчал всю дорогу, видать, внутри кипело: уж очень кровно воспринимал он упущенную выгоду. Ну, взялся за штурвал и уж зашел…

Снижаться с прямой в Норильске надо уметь. Должен быть запас километров пять: оно как-то так получается, что и этих-то километров едва хватает, чтобы успеть погасить скорость и выполнить все процедуры захода. Естественно, у Саши началось с ошибок в расчете начала снижения, началась спешка, потом разбежались стрелки, потом стала гулять вертикальная скорость, потом по кромке облаков - сдвиг ветра, резко изменился снос, машину стащило с курса…

Хотелось вырвать у него штурвал, но я силой сдерживал себя и, в напряжении всех внутренних сил, только следил, чтобы параметры полета шли по допустимой границе, не заходя за нее.

Естественно, и выравнивание у него получилось высокое, и посадка воронья, на последних углах атаки, с ощутимой перегрузкой, и по диагонали. Я только подсказывал, диктовал и был готов подхватить, как только возникнет малейшая угроза безопасности посадки. Ну, сронил он ее на бетон, попрыгали. Это был шедевр разгильдяйской посадки.

На рулении он, было, стал что-то лепетать. Но я, зарулив и выключившись, начал среди него воспитательную беседу.

- Видишь? Вот твое волнение перед полетом. За два часа полета не смог остыть. Вот твое возмущение. Вот твой скандал. Вот качание прав и требование справедливости. И вот он - результат: не будь меня слева, ты бы разложил машину. Все. Понял?

Он понял. Нагляднее не покажешь, связь очевидна. Мне кажется, весь экипаж был если не поражен логикой, то, по крайней мере, оценил мою оттяжку перед взлетом. Филаретыч не ворчал по своему обыкновению, а как-то сконфуженно оправдывался, что его возмутил груз в салоне: как, мол, работать проводникам…

Ага, ребята. Вы мне тут лапшу не вешайте: у всех дома жрать нечего, лишняя копейка была бы не лишняя. Но работа есть работа, полет есть полет. Да что вам-то, дедам, доказывать.

"Вот моя бесконфликтность. Вот моя беспринципность. Вот мой конформизм. Нетребовательность. На поводу у экипажа. Командирские качества…" - мысли ворочались в голове, вязкие и ленивые. - "Нет, нельзя поддаваться этому веянию времени, этой всеобщей погоне за копейкой; надо себя уважать".

Правда… машина нам попалась дуб-дубом, старье, то ли 181-я, то ли 178-я, короче, еще Б-1. Тяжелая по тангажу, валкая по кренам, с каким-то туговатым управлением. Я-то знал ее и раньше, а Саша просто удивлялся, что уж очень тяжелая. Но я не дал ему возможности усомниться в машине - ради педагогического эффекта. Хотя львиную долю его ошибок можно вполне отнести на счет тугой машины. Ну, спасибо ей за урок. Он по молодости и неопытности ничего не понял - а я ж не ней перед этим взлетал, лишний раз убедился…

На обратном пути обсуждали случай с белорусским Ту-154 во Владивостоке. На днях только экипаж там прекратил взлет: не смог капитан отодрать переднюю ногу на скорости подъема. Машина выкатилась в болото, сломали переднюю ногу. Коммерческий рейс, кресла в переднем салоне сняты, груз, багаж

навалены, а сверху, на тюках - 60 пассажиров, и второй салон забит под потолок. Чего-то там нахимичили с центровкой, переборщили, перегруз, своего груза тоже, наверно, добавили не слабо… коммерческий же рейс. Уж "окупится" он экипажу… Слава Богу, хоть все живы.

Тут нет злорадства. Но надо же быть профессионалом в своем деле и не смешивать летную работу с фарцой. Делаешь - так подготовься же, подготовь экипаж.

Они наверно тоже волновались перед взлетом. Переживали перипетии добывания, протаскивания через проходную, дачи взяток, как уложить, как закрепить, куда усадить мешочников… Короче, надо хрять отсюда… скорее… Взлетный режим… рубеж… подъем… а она не идет - и мгновенный холод в животе и жар по ушам! Штурвал до пупа, стоя на педалях… не идет! Что? Управление? Центровка? Стабилизатор? То? Се? Решай!

Ну и решил: малый газ, реверс, стоп машина! И - в болото.

Не дай Бог, забыли что-то сделать: закрылки? Так нет же - сработала бы сирена… Стабилизатор?

Мы обсуждали неудачу наших товарищей, как свою. Ясное дело - нарушили что-то. Ясное дело - расшифруют и выпорют.

Они просили же, наверно, этот рейс. Хотелось подзаработать. Дом, наверно, хотелось построить…

Нет, не построить дом летчику. Ибо совмещать летную работу со спекуляцией дано лишь особо одаренным хищникам; я не из их числа.

Ладно. Успокоился второй пилот. Я отдал ему посадку и дома. Зало меня, что он вроде бы летает неплохо, а тут так жидко… Ну, на ж еще раз.

Был боковой ветер и отвратительная болтанка. Саша стиснул зубы и боролся. Но мне пришлось помогать ему удерживать створ полосы при сносе 10 градусов.

Вообще, для "элочника" снос на посадке, да еще в болтанку, да ночью, да на тяжелом лайнере - представляет серьезную трудность. Нужна тренировка и тренировка. Натаскавшись пружин тяжеленного нашего штурвала, Саша взмок, но старался. И как-то, с моей незаметной помощью, достаточно уверенно подвел машину к земле. Замерла, я громко отсчитал свое "раз-два-три!", Саша судорожно поддернул штурвал - и унюхал: чиркнув колесами по бетону и переваливаясь с ноги на ногу, как утка, машина заковыляла по полосе, и уж тут я крепко помог удержать направление, потому что она так и норовила уйти с оси.

После заруливания я сдержанно похвалил второго пилота. Саша пожаловался, что спина-то мокрая. Мы грохнули. А ты как хотел. Здесь тебе не там. Кушай больше каши.

Во Владике у того белоруса оказался перегруз 7 тонн. Но дело даже не в перегрузе: самолет бы потянул. Дело в хапужничестве.

Белорусский президент сказал нищим белорусским летчикам: можете себе бастовать, можете митинговать - а авиация мне не нужна, в Беларуси хватает и железных, и автомобильных дорог. Одна морока с вами, летунами.

И белорусские летчики, да, впрочем, и русские, и украинские - пытаются обогатиться другими путями, как вот, к примеру, и этот, во Владике. Нагребли. Так будь же готов, что может руля не хватить. Откинь уж тогда крышку ручного управления стабилизатором…

Хотя… что я говорю. Не надо! Нельзя! Надо летать как положено. Не надо путать летную работу с наживой. Летная работа, как ни буду смешно я выглядеть в глазах нынешних прагматичных моих коллег - трепетна. Или ее -нет.

Льготный стаж

Почему люди не идут в авиацию? Или точнее: почему служить Авиации -решается так мало людей? Почему абсолютное большинство здоровых, сильных, решительных в житейской толчее мужчин - предпочитают оставаться на земле и заниматься сапожным, бухгалтерским или шоферским ремеслом? Почему, попав пассажиром в самолет, огромное большинство испытывает страх, до паники, до желания спрятаться в алкогольной одури, пока бренное тело доставит на место по воздуху немыслимая сила? Почему люди идут не в Небо, а в торговлю, к станку, в посредники - но только не за штурвал?

Спроси любого из них… из вас - ответ будет примерно один: а зачем мне эта огромная ответственность… да и… страшно.

Страх и ответственность. В гражданской авиации - ответственность за жизни пассажиров. В военной - страх, что… "могут же и сбить". И кто ты тогда, на вражеской территории? Это хуже смерти…

Но ведь находятся среди молодежи ребята, которым хочется подняться над этим постным миром. Посмотрите, сколько их скачет на досках с горных вершин, носится на лыжах под лавинами, под парусом на волнах, на этих велосипедах и мотоциклах по шоссе и по горам, упиваясь адреналином. Склонность к риску у них в крови. Они и сами не знают, куда приложить свою энергию, ловкость, физическую, моральную, волевую подготовку, настойчивость и труд. Им просто - "в кайф". Они хватают горячие, шкварчащие куски жизни и глотают не жуя… пока здоровье есть.

А наша авиация гибнет. Она ждет, когда в этих ребятах проснется разум, когда в этих бесшабашных головах счастливо сольются вегетативные рефлексы с осмыслением своего места на Земле. И тогда, может быть, единицы -оглянутся, сгребут в охапку все свое нерастраченное потенциальное физкультурное и интеллектуальное богатство, может, почитают такие вот книжечки, подумают… да и преклонят колени пред алтарем Неба.

Высокие слова…

Но ведь мы-то преклонили. Мы-то ему служим, десятилетиями, до седых волос, до лысин, до искусственных челюстей… Мы взвалили на себя ответственность, преодолели страх, выстрадали, обжились в нашем Небе - и тянем свои лямки. И теперь, когда опыт работает на нас, а мы, едва шевеля кончиками пальцев, нажимаем кнопки и, развалясь в кресле, перед обходом грозы ждем свою курицу… вот теперь - абсолютное большинство, то самое, что осталось на земле, дружно так спрашивает: а поч-чему это летчики, путем ультиматумов, забастовок, вырвали себе высокую зарплату? А мы? А нам? И -дай, дай, дай.

Да, было время, и бастовали. Кажется, без особого успеха. Зарплаты наши в 90-е годы были не намного выше, чем у нелетающих. У меня - так не более 300 долларов. Правда, один раз, уже последний, в 92-м году, нам зарплату подняли прилично - мы с семьей на мои отпускные отдыхали месяц в Ялте, и еще осталось. Но после этого - до самого развала Аэрофлота - больше не добавили, и гиперинфляция начисто вылизала остатки вспыхнувшего было в душах летчиков достоинства.

Сейчас - другое дело. Хозяева авиакомпаний наконец поняли, что удержать летный состав, в условиях свободного рынка рабочей силы, можно только повышением зарплаты. Летный состав начинает осознавать, что его, состава этого, осталось мало, а значит, можно и нужно требовать больше денег за свой дефицитный труд. А нет - можно уволиться и тут же наняться в конкурирующую авиакомпанию. Тем более - тем, кто знает английский: их охотно берут и в зарубежные компании.

Но авиация-то остается без летчика, а значит, скоро погибнет. На моих глазах, вот сейчас, в 2007 году от Рождества Христова, один за другим начинают уходить на пенсию шестидесятилетние ветераны, старые Капитаны, цвет и опора, надежа, кладезь. Да, кладезь исчерпывается. Это на них держится сейчас безопасность полетов. Там, где их опыта не хватает, начинаются бессмысленные, глупейшие катастрофы. Да-да, те самые, из-за которых цивилизованный мир с брезгливой жалостью отодвинул российскую авиацию в пыльный угол, догнивать. Нас уже списали со счетов. Нас уже практически нет. А старики уходят.

Что их ждет на пенсии? Какова эта пенсия? В активе у них - по 8-10 диагнозов и несколько лет до рака… если доживут. А пенсия - да такая же, как у всех; плюс доплата из общего котла

авиакомпаний. Причем, шестьдесят лет того стажа набрал летчик, или девяносто - доплата практически одинаковая: ее максимальная величина не дотягивает и до четырех тысяч.

Сам я, такой же пенсионер-летчик, получающий доплату под самый потолок, гляжу нынче: снова на 600 рубчиков ту жалкую подачку урезали. Это означает, во-первых, что хозяевам авиакомпаний на нас наплевать - все силы и средства брошены на то, чтобы удержать стариков и выжать из их изработанных мощей еще хоть каплю… Какой там еще общак для пенсионеров! Тут бы урвать свое, да побольше - а там хоть потоп. Во-вторых, платить в общий котел просто некому: авиакомпаний становится все меньше и меньше…

Это означает, что авиация погибает по объективным причинам, которые правителям страны не видны, да и не нужны. У них все то же обывательское понятие о летной работе, которое "привуалирует" среди народа.

В те 90-е годы шла "прихватизация", в ней ничего никто, кроме разве Чубайса и Гайдара, не понимал; народ обивал пороги этих приватизационных комиссий. Ну, и моя Надя зашла по вопросу приватизации жилья: уточнить, как учитывается при этом льготный стаж работы. А район у нас пролетарский, здесь проживают, в основном, металлурги, чья работа издавна учитывается по "горячей сетке"; они уходят на пенсию раньше других, лет в пятьдесят.

Выстояв очередь, сунулась жена летчика в кабинет к тете. Состоялся диалог. Тетя устало и раздраженно спросила:

- Ну что там у вас за стаж - десять, пятнадцать лет? По горячей сетке?

- Да нет, шестьдесят четыре года у мужа.

- А что - мужу сто лет?

- Да нет, сорок восемь. Он летчик.

- Не делайте тут из меня дуру.

Жена Капитана, ждущая и встречающая мужа из рейса по ночам, испытавшая на себе, как долго тянется время этими ночами, взбеленилась:

- Да я и не делаю… если вы сами такая. - Хлопнула дверью и ушла, давясь подкатившим комом под горло. И приватизировала квартиру уже потом, аж лет эдак через двенадцать.

Люди не могут понять, как это: при возрасте 48 лет и календарном стаже полетов 28 лет - льготный стаж за полеты в небе составляет больше, чем человек прожил. А рот разевают - куда нам, сирым: "Так не бывает! Лапшу на уши…"

Надя, как всегда, спасовала перед хамством и ушла, глотая слезы обиды. Эта тетя спит каждую ночь спокойно, с мужем… и

зачем ему идти в авиацию?

Подумаешь, летчик. Воздушный шофер.

Ну. Только шофер - на земле и среди людей. Как все. Чуть что с машиной случилось - встал на обочине и вертись, спрашивай, звони - а машина себе стоит, и целый день простоит.

А у летчиков самолет не стоит. Он мчится, и каждая минута - 15 километров.

Я сижу в герметичной коробке, дышу накачанным туда жареным стратосферным воздухом и ловлю себя на мысли, что внизу горная тайга, и не дай Бог чего… И гоню от себя эти мысли. И гоню их больше четверти века.

Я принимаю тысячи, сотни тысяч решений, от правильности каждого из которых зависит ваша жизнь - тех, кто мне доверился.

Я нервничаю на работе.

Вот поэтому каждые 20 часов налета у нас считаются льготным месяцем:

240 часов - год; пятнадцать с половиной тысяч часов - 64 года. Нынче, уже на пенсии, мой льготный летный стаж перевалил за восемьдесят лет. А у моего Учителя, Солодуна, прихватившего вдобавок порядочный срок на авиахимработах, где дышат ядохимикатами и льготы еще круче, льготный стаж -аж за сто лет!

Вор все время, всю жизнь, ждет, что его поймают. Но так же можно с ума сойти. Он как-то пытается отвлечься от этих гнетущих мыслей, ну, иной раз уйдет в загул, в запой… Но это - воровство. А у нас такие мысли - это летная жизнь. И надо как-то отгонять или прятать вглубь эти сомнения: в том, к чему мы всегда готовы. И жить. И - живем. Кто не может с собой справиться - уходит на землю.

Когда у шофера чихнет двигатель, он, ну, констатирует. Когда заглохнет - выматерится. Когда заглохнет на подъеме - взмокнет, но остановится, примет меры, чтобы не скатиться вниз, сядет, перекурит, подумает…

Поверьте, когда летишь на одномоторном самолетике над бескрайней тайгой и у тебя замотает головой твой лайнер… С каким обостренным вниманием следят пилоты за петлями навески капота на Ан-2: по ним очень хорошо видна малейшая тряска.

Падали летчики на тайгу на Ан-2, были случаи. И хотя посадочная скорость у этого прекрасного самолета невелика, все равно страшно, и надо изворачиваться.

Когда над тайгой обрежет двигатель, жизнь летчика обходится без всякой земной мишуры: без лозунгов, заклинаний и беззаветной преданности, без демагогии, экивоков, полунамеков,

без интриг, подсиживания, без лести и лукавства. Сама Смерть спокойно глядит тебе в глаза, брат мой небесный. Тающая высота - вот твое оставшееся время. Вот твой опыт, твои навыки, твоя воля к жизни. Вот твой адреналин. СлучилосьСдавай очередной экзамен на выживание.

Ты не летчик-испытатель, тренированный на отказы и всегда, в любую секунду готовый извернуться, спасти машину, ну, а если уж совсем не выкрутиться - то хоть катапультироваться, спастись самому. У него за спиной нет пассажиров.

Твое же умение извернуться выковывалось долгой, педантической, миллиметровой борьбой с самим собой: со своим страхом, с неумением, с постоянным ощущением дамоклова меча, с неверием в свои силы. Все это преодолевалось мучительно-занудной, тщательно продуманной, неброской, неэффектной работой внутри себя. Броская и эффектная - бабаевская посадка. Это да. Но… это финтифлюшка, с блеском, на публику… да и не всякий почувствует и поймет этот блеск.

Зато, в отличие от земли, тебя в Небе ждет откровенность. Честность. Чистота. Дух. Да или нет. Удар в лицо. Ты должен этот удар держать.

А на земле тебя ждет нищета. Нищета эта вбита годами перестройки накрепко. В воздухе дамоклов меч, на земле такой же.

Хоронили второго пилота, трагически погибшего в собственном гараже. Человек ждал новую квартиру (тогда еще "выделяли"), добыл и купил дефицитную мебель, сложил в гараже. По нищете своей, приобрел несколько канистр дешевого бензина про запас, хранил там же. Уж как оно вспыхнуло - взорвались пары бензина, его взрывом сбросило в смотровую яму, загорелась рубашка. Пламя он с себя сбил - и бросился… не на улицу, нет! Спасать свою нищету: старенькие "Жигули" и комплект несчастной мебели. Пилот, зарабатывающий за месяц на два комплекта той мебели, он, в шоке, понимал одно: беда, беда! Сгорело все! Нищий! И до такой степени это впиталось в человека, до того было вбито, втоптано в душу, что потерял рассудок, бросился снова в огонь, вытаскивал и вытаскивал - пока не сгорел. Ну, пять суток мучений в ожоговом центре - и все.

Сейчас редко у какого летчика остались старенькие "Жигули". Все заработали себе на иномарки, у нас вот, в Сибири - японские, с правым рулем. С левым рулем - очень редко у кого, потому что еще дорого. Но все равно уровень жизни летчика в нынешнее время стал заметно выше, чем пятнадцать лет назад. И за горящую мебель в гараже (не дай Бог) он уже биться не будет. Да и нет ни у кого в гараже мебели. Мебель теперь есть в любом

магазине, и бесплатно привезут на дом, и занесут. Но летчик понимает: времена этой каторги, на которой его заставляют упираться хозяева, скоро безвозвратно уйдут. И он рвет жилы на этих летных заработках, пока, так сказать, идет летная путина. А уж организовать работу так, чтобы за двойную зарплату выжать вчетверо - новые хозяева жизни умеют. Ездовые псы, разинув пасти, брызгая голодной слюной, вот-вот уже ухватят лакомый кусок на палке перед носом. Забыв про все на свете, налегают они на постромки: а, ладно там - здоровье, семья, добровольная летная тюрьма месяцами по гостиницам -хватай! Хватай, еще, еще наляжем! Щелк, щелк челюстями…

А как же хочется жить достойно!

Вот он, наш летный льготный стаж.

После длительного перерыва

Дали мне в экипаж на месяц нового второго пилота: пришел после длительного, больше года, перерыва в летной работе.

С ним дело было так. На годовой медкомиссии врачи засомневались насчет его желчного пузыря, быстренько поставили диагноз: желчнокаменная болезнь, надо вырезать. Ну, надо так надо. Летать-то хочется; после операции, обещали, если не будет осложнений, допустят к полетам.

Операция эта, тяжелая, кровавая - с долгим выздоровлением и постепенным переходом к жизни по другому режиму питания. Это сейчас ее делают через трубочку, на второй день можешь идти домой. А тогда у меня в памяти были еще свежи воспоминания, связанные после подобной операции с реабилитацией собственной супруги… не дай Бог никому.

Что ж, вытерпел летчик операцию: всего-то семь песчинок и выскребли… летная медицина… Год не летал, добивался восстановления. Тот, кто сам летает, кого врачи мурыжили - вот тот знает, что это такое.

Поэтому мне чисто по-человечески хотелось сделать все для того, чтобы печальные воспоминания сменились в душе второго пилота радостью вновь обретенных полетов и утверждением себя как профессионала в летном деле.

Естественно, сначала - товар лицом. И как нарочно тут же представился случай.

Поставили нас на Полярный. Как известно, самое сложное перед серьезным рейсом - принятие решения на вылет. И начались сомнения.

В Полярном дул сильный попутный ветер с тем курсом, где установлена система. Поэтому по системе заходить было нельзя. А с обратным курсом системы нет вообще, там - визуальный заход. Такие заходы на тяжелом лайнере разрешаются только при высоком минимуме погоды, когда и облачность высокая, и видимость хорошая. Согласно радиограмме из министерства, присланной еще два месяца назад, визуальный минимум с этим курсом в Полярном был установлен 600/10000, т. е. нижний край облачности - 600 м, видимость - 10 км. А где ж ты осенью на Полярном круге такую погоду найдешь. Прогноз погоды был: нижний край 200 м, а видимость гуляет от 2 до 3 км: снежные заряды. Так что иди кури.

Если б не Филаретыч. Его сверхбдительность и поразительный нюх, а также активнейшее участие в принятии командиром корабля решения на вылет решили дело. Он вдруг

засомневался в достоверности того визуального минимума. Не может быть таких цифр. Давай запросим Москву, пусть подтвердят или опровергнут, пусть пришлют радиограмму еще раз, тем более, два месяца прошло. Может, уже отменили те громоздкие цифры. Слыханное дело - не горный аэродром, а минимум - десять километров! Давай.

Ну, давай. Я и сам сомневался. Лететь хотелось: чего сидеть выжидать-то. Давай запросим. А пока идем в профилакторий, посидим, подождем ответ.

Только вошли в профилакторий - уже и ответили. Минимумы Полярного: для визуального захода - 200/2500, а по системе ОСП +РСП - 100/1200.

Совсем другое дело. Даю команду: пошли в санчасть - и, с Богом, на вылет. Так… последняя фактическая погода Полярного?

Как это во всем мире - спутниковая связь, а у нас, в Советском Союзе, в середине 90-х годов 20 века, до Полярного 1700 верст тайги, и телефон не работает. По проводам не дозвонишься. Реле там с ячейкой шалят. Погода -через компьютеры (уже были на наших метеостанциях компьютеры в то время), через банк данных аж в Обнинске, через канал спецсвязи - и, все равно, не проходит.

Два часа я пытался дозвониться до Полярного. Плюнул, и уже, было, решился, вопреки запрету нашего генерального директора Медведева, вылетать по одному прогнозу, не зная фактической погоды. Нашим Наставлением по производству полетов такое разрешается, при условии, что на запасном погода "звенит" (а она, действительно, в Мирном, нашем запасном, была "миллион на миллион"). Но, кажется, слово "фактическая" синоптики в Полярном по телефону все же расслышали, и быстренько прислали погоду: нижний край - 200, видимость 3000.

Указание Медведева, что вылетать в полярные и заполярные аэропорты можно только, обязательно имея как прогноз, так и фактическую погоду, было продиктовано и экономикой (чтобы пореже уходить на запасные), и заботой о безопасности полетов: Медведев сам классный, от Бога, летчик, и уж Север знает: в свое время налетался на Северный Полюс и на ледовую разведку в Ледовитом океане.

Но если бы он в тот момент был рядом, то сказал бы, скривив кислую мину: чего тут сомневаться - прогноз летный, а фактическая за все сроки -около 200 метров нижний край; не известна только за два последних часа… да что с ней сделается, с нижней кромкой, подумаешь…

Я сомневался. Там по карте - центр обширнейшего циклона, и спрогнозировать что-либо определенное, кроме всякой гадости, трудно; синоптики морщили лбы и не могли ничего

определенного посоветовать.

Второй пилот молча наблюдал за всеми перипетиями принятия решения. Филаретыч подбрасывал мне всякие "а если". Я решал.

Ну, решились, полетели. Я сразу отдал бразды Валере; он вцепился в штурвал, как голодный пес в мясную кость, И выруливал, и взлетал, и в наборе крутил… Увидев на лбу у него бисеринки пота, я включил автопилот, установил режим стабилизации скорости и дал человеку отдышаться. Потом он попросил еще руками… ну, на, крути дальше. Я же понимаю…

На подходе условия были те же: ветер 200 градусов 7 м/сек, нижний край 200, видимость 2700, коэффициент сцепления 0,4. Посадочный курс получался 170 градусов, тот, где нет системы. Визуальный заход.

Не люблю я визуальные заходы на "Ту". Нищета наша. Этот лайнер создан для точных заходов в самых сложных условиях, на нем же полторы тонны оборудования для этого установлено. Ну, ладно, взялся руками.

На снижении облачность поднялась до 270 м, зато видимость ухудшилась до 2000. Визуальный минимум не подходит, надо 2500. Диспетчер подумал и дал нам посадочный курс 350 градусов, по системе ОСП+РСП, но с попутным ветром. На высоте же круга ветер дул боковой: 270 градусов, 17 метров.

Снизились до эшелона перехода, установили давление аэродрома. Сильно болтало, трясло; сумерки переходили в ночь. В редких разрывах облаков под нами едва просматривалась чуть заснеженная, редкая, низкорослая лиственничная тайга, без единого ориентира. Оранжевый свет приборов пришлось убавить: облака сгущались, и в кабине быстро стемнело.

Ветер дул нам в спину и резво перенес через привод: второй разворот закончили на боковом удалении 15 км. Взяли поправку к третьему, постарались оттянуть его подальше, с учетом попутной составляющей ветра; "коробочка" получилась размазанная, и как мы ни корячились, а из спаренного 3-го и 4-го разворота выскочили на боковом 2200 за 15 км до торца. Быстренько выпустили шасси и механизацию, прочитали карту. Спасибо диспетчеру: он сразу дал четкую информацию и толковую поправку в курс, а та, которую первоначально взяли мы, позволяла только идти параллельно створу ВПП, не приближаясь к нему; а уже пора было начинать снижение. Филаретыч дал команду снижаться, я одновременно с переводом на снижение взял поправку в курс на немыслимую величину 30 градусов… и еле-еле выполз в створ полосы. Ничего себе сносик! Прибор показывал снос 17 градусов, и я, отвернув нос против ветра на

этот угол, удерживал курсозадатчик против "ромбика".

Трепало. Я снижался, едва успевая следить за вертикальной скоростью и стрелками радиокомпасов, сучил режимами двигателей, ибо не подобрать было постоянные обороты, но все же какой-то средний режим, где-то около 83 процентов, плюс-минус пять, держал. Скорости плясали от 250 до 310. Однако все делалось. Виктор Филаретыч вовремя четко диктовал: и контрольную карту, и скорость, и высоту, и вертикальную; за выпуском механизации и синхронностью закрылков краем глаза следил молча я; Валера еще не мог войти в стереотип и только изредка подсказывал тенденции к отклонениям. Ну и молодец, и хватит пока с тебя: слава Богу, что активно работаешь, в меру наполовину утерянных навыков. А к трепкам нам не привыкать.

На высоте 180 Витя усек справа впереди светлое пятно и доложил. Я же краем глаза увидел в просветах слева, параллельно полету, пресловутую просеку. Стало ясно, что идем где-то по линии; просека в Полярном идет слева метров сто, это его особенность; значит, светлое пятно впереди, чуть справа - огни перрона. А огней полосы, с ее жиденьким световым стартом, еще не видно.

Диспетчер, молодец, давал информацию по РСП не часто, но именно в тот момент, когда надо; я строго исполнял его команды, поглядывая на параллельность стрелок АРК; и постепенно заход стабилизировался. Основную трудность вызывало мотание носа вправо-влево и укрощение этого мотания. Все-таки тяжелый лайнер не очень любит заход по приводам; ну, как вот сейчас, с помощью диспетчера по посадочному локатору - еще куда ни шло (если, конечно, пилот умеет сдерживать себя и не гоняться за гуляющими стрелками, а штурман ему помощник - и дает не цифры, а "левее чуть", "правее чуть", "выше пошли" и т. д.); лайнер любит директорные стрелки и миллиметровые движения.

Хоть и не очень красиво, но мы пробивались к полосе надежно. Ну, куда ж она от нас денется. На ста метрах было сказано обычное: "Решение?" "Садимся". Просеку-то мне видно левым глазом, значит, контакт с землей установлен. Метров с семидесяти, это где-то на удалении тысячу сто - тысячу двести, проявились бледные входные огни. Дальше стало легче. Вертикальная, правда, была пять, это из-за попутника, и я жал к торцу, чтоб сильно не перелететь. Помнил и о том, что посадка будет "в ямку", и что чуть скользко, и все давил и давил ее. И таки додавил машину на знаки, успев перед касанием прикрыться кренчиком в полградуса от появившегося на выравнивании сноса. Так и сел на левую ногу, но уж очень мягко, аккуратненько. Когда опустилась передняя нога, бросил штурвал, Валера его дожал от

себя, как положено; я сложил руки на коленях, надавил на тормоза и сказал:

- Учитесь же, ребята, пока я еще жив.

Мужики на заходе работали активно, считали все эти КУРы и МПРы, все как по учебнику самолетовождения Черного и Кораблина, вовремя подсказывали, а молодой бортинженер очень строго ставил режимы; я похвалил всех.

Сам же я всю глиссаду рассказывал второму пилоту, что, как и почему я делаю. Повезло мне на маму-учительницу, которую и в 88 лет не переговоришь, как и ее сестер, тоже учительниц… и у меня язык работает независимо от рук. Руки показывают, язык объясняет. Придется - руки покажут еще и еще.

Хорошая у меня работа: сразу видно результат

Но тут результат еще только ожидался через месяц. Назад Валера взлетел, и урок продолжился. Я после взлета поблагодарил диспетчера за толковую, действенную помощь на заходе. Оказалось, заводил руководитель полетов. Ну что ж: профессионал. И мы ушли за облака.

Валера довез домой хорошо. Заход ему удался, в меру его небольшого опыта на Ту-154, после Ан-2 и Л-410, да еще после такого перерыва. А вот посадка - ну никакого понятия. На пяти метрах он забыл поставить малый газ; засвистели над бетоном. Я убрал. Он выровнял на трех метрах… и полез вверх: по его понятиям, надо ж добирать. Я придержал. Убрал руки. Скорость падала. Вслух громко отсчитал: "раз, два, три - сейчас упадем!" Валера подхватил - и началась, собственно, посадка. И сели, вполне прилично; я не касался.

Ну, все впереди. Восстановим человека. Так-то он все делает нормально.

Через день слетали на Сахалин. Отдал управление ему с руления; машина, к счастью, попалась старая, без "балды", рулить ногами. М-да… Ему если и дали немного порулить - то кто же, как не Солодун, пару раз, случайно. Учитель - всегда Учитель. Ну, давай же и у меня рули.

Взмок я, пока он рулил. А кто ж его научит.

Валера счастлив, что попал в экипаж к дотошному инструктору. Упирался, вырулил, взлетел - все в пределах нормы. Ну, давай же, работай сам. И на снижении все получается; на посадке же я вдалбливал прописные истины, и под диктовку он стал ухватывать выравнивание. Еще пара посадок - запомнит темп и пресловутый метр.

"Пресловутый метр" на каждом типе самолета разный, и каждый раз, переучиваясь, надо его по-новому запоминать. Причем, запоминает не голова, а как раз задница. Ох уж это чувство задницы! Как же оно важно для летчика. Или его нет - и лучше уходи. Займись чем-нибудь другим; тебе лучше не возить людей. Так что, люди, уважайте задницу пилота! Пусть она будет чуткая, большая, уверенная такая задница, надежная. Чтоб, и очугунелая после долгого полета, чуяла.

Надо же: что роднит нас с кавалеристами. Он ведь тем же местом чует коня под собой, тем же местом с конем воедино сливается в движении… в прекрасном, кстати, движении. А кто не

чует - живая собака на заборе, как метко сказал Николенька Ростов. Вот и ездовой пес, если уж настоящий - явно "не на заборе".

Был на нашей памяти один большой начальник. Подлетывал самостоятельно еще на старом лайнере Ил-18. И все как-то у него не совсем получалось. То даст газу на взлет, а машина не идет. Он ей: "Пошла, родная!" А бортмеханик и покажи ему: так стояночный же включен, вон, тумблер вверх торчит. "А-а-а…" Капитан хлоп по тумблеру - машина как сиганет! В салоне все кувырком. "Ну и прыгнула!".

И таких случаев было несколько, и как-то так они задевали его самолюбие - что у других все гладко и плавно, а у него через пень-колоду. Он однажды всердцах и спросил у хорошего летчика, которого, кстати, проверял:

- Ну как вот ты летаешь, что у тебя все получается?

- А я ее… жопой чувствую.

- А что, у меня - жопы нет? У меня жопы нет, что ли?

- Нет, ну… есть, конечно, - дипломатично ответил коллега, есть -но… не такая.

> Поэтому и прижилось в авиации выражение: "жопомер" у пилота хороший.
> Простите за вульгаризм, но слово… уж больно точное.

К середине 90-х поток пассажиров ощутимо убавился, многие рейсы ходили полупустые, и возникла проблема посадки нашего лайнера с малой посадочной массой и задней центровкой. И передо мной встала конкретная задача: научить второго пилота, имеющего очень малый налет на "Тушке", да еще после перерыва, сажать капризную пустую машину.

Полет на Мирный получился удачным. Уже немного набивший руку второй пилот вполне справился с посадкой на небольшой пупок, сам включил реверс, сам взял тормоза, освободил полосу и зарулил на тесный перрон по командам техника. Я, конечно, кое-где диктовал, подсказывал, словами упреждая возможные ошибки.

Но назад летели вообще пустырем, записав в ведомость полагающийся, но не существующий на самом деле балласт. Хотя по РЛЭ балласт на пустом самолете обязан быть, но где ж ты его в любом аэропорту возьмешь; жизнь продиктовала и научила летать без оного, и экипажи в этом преуспели, а отделы перевозок лихо записывали в пустую ведомость три тонны мифических автопокрышек. Туполевское КБ, наверно, знало об этом, но закрыло глаза, чем, как я думаю, косвенно подтверждается не

совсем строгая обязательность включения пункта о балласте в РЛЭ - как очередной обтекатель на чей-то зад. Мало их было, таких пунктов, потом их заменяли, отменяли…

А я приучил себя к особо строгой манере пилотирования пустого самолета, обходясь залитым до верха балластным топливным баком, обеспечивающим приемлемую центровку.

Однако справа сидит молодой пилот, ему такие фокусы вытворять еще рано: человек еще не прочувствовал машину, не выработал строгую технику пилотирования. Ну, давай покажу.

На разбеге нос легкий, передняя нога стучала, оторвались быстро, так же быстро выскочили на эшелон. В полете автопилот хоть и держал, но небольшая раскачка по тангажу была, неприятно. А на посадку дома прогнозировали сдвиг ветра. И вот надо свести в кучу взаимоисключающие факторы.

Посадочная масса небольшая, значит, скорость на глиссаде должна быть тоже невелика: где-то 245. Но какой пилот Ту-154 когда держал такую скорость на глиссаде. Всегда не меньше 260. Значит, получится перелет.

Сдвиг ветра требует запаса по скорости на случай затягивания под глиссаду. При этом ожидается болтанка, а для увеличения эффективности рулей скорость надо увеличить. Но при малой массе даже завышенная скорость все равно невелика, и управляемость не особо улучшится.

Для увеличения скорости, казалось, можно было бы зайти с закрылками на 28 вместо 45. Но при задней центровке машина и так норовит вверх, а если мы уменьшим угол отклонения закрылков, уменьшится и их пикирующий момент, и машина еще сильнее будет задирать нос.

Я выбираю вариант, чтобы не нарушить рекомендации Руководства. Пусть будет увеличенная скорость на глиссаде. Зато самолет преодолеет тот сдвиг ветра и болтанку, рулей хватит, но выравнивать придется давлением штурвала от себя, подводить пониже и долго-долго выдерживать, чтобы машина потеряла скорость и, наконец, приземлилась. То есть, я выбираю перелет. Ветер на полосе встречный, а значит, скорость относительно земли будет меньше, перелет получится не такой уж и большой, а пробег легкой машины против ветра закончится быстрее. И выйдет то на то.

Единственно: надо суметь выдержать ее на минимальной высоте над бетоном, не добирая штурвал по мере падения скорости, а просто уменьшая на него давление. Так обычные самолеты не сажают, но, на то мы и "тушечники".

Легкая машина долго не садилась. Ожидаемый сдвиг ветра оказался на малой высоте, уже у самого торца полосы. Хоть и

замерла, а корежило. Опыт старого пилота подсказывал: пусть перелет, метров 800, но полоса-то длинная. Терпеливо я исправлял крены и, чуть прижимая, ждал, пока упадет скорость. Долго, очень долго текли секунды. Чуть уменьшил давление на штурвал, почуял, что норовит отойти от земли, прижал еще. И так, по сантиметру теряя последние дюймы, а потом по миллиметру - последние сантиметры, я ее таки притер. И побежали на цыпочках. Только включили реверс - как уже скорость упала до 140, обжал тормоза, и пробег закончился, покатились.

Конечно, сесть точно на знаки приятно. Но оставим это удовольствие "королям круга", оттачивающим мастерство на одном и том же самолете, с практически одним и тем же весом: это - аэроклуб, летное училище, авиахимработы… Наше же дело - решать задачи, условия которых самые различные, а самолет очень чутко, болезненно на них реагирует. Знающий грамоте пилот распорядится длиной полосы сообразно всем факторам, оказывающим влияние на посадку.

Но мне в моей работе очень важна эстетика, изящество - как критерий высшего мастерства. Пилот, экипаж, должен делать ЭТО красиво в любых, а уж особенно - в самых сложных условиях. Здесь подкорка должна выдать итог всей многолетней тренировки, а разум решить задачу самым изящным способом.

Мой школьный учитель математики, Михаил Исакович Кац, человек оригинальный, экзальтированный, с тонким чувством прекрасного, вызывая меня к доске для решения новой задачи, говаривал:

- Вася, слушай сюда, идьJтина. Ты решил задачу правильно, но тривиально. Мерзость такая. А решение должно быть изьящным. Изьящным! Садись, дурак такой. Авиятор такой. Мерзость такая. Садись, чичьвьJрочку поставлю. Дурак набитый.

Мы прощали такую манеру воспитания нашему любимому учителю. Я не пошел в МФТИ или Бауманское, куда он очень хотел меня направить. Я даже не доучился в ХАИ. У меня не математический склад ума.

Но слово "изьящно" я запомнил навсегда, и в работе своей следовал правилу Каца всю жизнь. И постарался вживить этот принцип в летную работу уже моих учеников.

Слово Учителя вечно! Помните, исповедуйте и передавайте дальше! И будьте же благодарны! Иногда, чтобы изменить мировоззрение человека, бывает достаточно одного слова. Оно - как взрыватель.

Безопасность пассажиров

Тяжко. Гистамин бушует во мне: организм изо всех сил борется с инородным белком - пыльцой буйно цветущей березы. Это - аллергия, поллиноз, крест на всю жизнь. Всю неделю давит удушье. И, как назло, много полетов. В этом месяце пять рейсов: два на Москву, два на Комсомольск, да еще Полярный. Вдобавок и из резерва пришлось дернуть Минводы.

В Минводах чуть не сдох от удушья, всю ночь простоял на койке в коленно-локтевой позе… как, впрочем, и нынешнюю ночь дома. Только так можно как-то дышать и даже чуть дремать, внезапно валясь набок, когда сморит легкий сон. Ощущение - как при пневмонии. Но дети прослушали меня и вроде никаких признаков пневмонии не нашли, ну, на всякий случай сделаю снимок. Очень уж оно похоже, кажется, что простыл… да только пробы давно показали, что реагирую я на пыльцу березы-ольхи в начале мая, и по многолетней практике знаю, что мучение будет тридцать три дня, потом сразу отпустит.

Слабость, внутренняя дрожь - и безнадежность. Кашель изорвал внутренности. Все поет в бронхах, не уснуть. И так - целый месяц.

Достало. Плюнул я на дозировку и стал глотать антигистаминные таблетки чуть не каждый час. И вот утром съел внеочередную… и смог уснуть. Проснулся в обед - не поет. Обложило все, нос не дышит - но умолкло.

В этом году не донимают сопли рекой, не чихаю по двадцать раз подряд, терпимо чешутся глаза. Но давит удушье со страшной силой, хоть вешайся. Слабость и одышка, ребра болят, тошнит и тянет в сон от лекарств.

Полсрока оттянул. Стоят холода, и береза все никак не отцветет, а впереди же еще одуванчик, с которым, по результатам проб, я тоже не очень дружу.

Ничего делать не хочется. Пусть оно как-нибудь само.

Можно, конечно, взять отпуск и сидеть дома. Да только летом налет хороший, экипажей не хватает, отпуск придется вырывать. И средний заработок надо поднимать, вот-вот налетаю на полную пенсию, мало ли что - а средний всегда должен быть высоким. Знавал я коллег, кого судьба вытолкнула на пенсию с низким средним заработком. Это обернулось малой пенсией - и на всю жизнь. Обидно же. Так что погоня за высоким средним - это бег ездовой упряжки за привязанным на палке впереди куском требухи. Поэтому я, как последний дурак, хворая, тяну саннорму.

Да еще… катаю я с левого сиденья будущего капитана, уже

скоро конец программы, а есть заморочки. Нельзя прерывать процесс, иначе придется менять инструктора и начинать с человеком все с начала.

Можно, в конце концов, пожаловаться врачам на аллергию, добавить седьмой диагноз в медицинскую книжку. Дадут больничный, а денежки по больничному - в средний не входят. Да и… боишься же тех врачей, замордуют.

Если уж совсем задавит, возьму отпуск, буду лечиться подпольно у дочери. Но это уж, если, и вправду, пневмония: сомнения таки есть.

Если б не слабость, пополз бы в гараж: там тормоза потекли, надо делать. Но сил нет, авторучка падает из пальцев. Лучше свернусь в комок, руки под грудь, полежу…

Ночью придавило, простоял на коленях, пока сморил сон. Утром Надя еле растолкала. Пополз на работу: в автобусе спалось и кашлялось. В самолете дремалось до того, что на рулении голова валилась. Стажер сказал: Василич, спи, мы с Филаретычем довезем. И я проснулся только на снижении.

В Полярном задыхался, лег на кресла, подремал, потом снова в полете спал; спал и в машине бортинженера по дороге домой, и дома упал на диван и проспал до вечера.

Вечером пришли дети, Оксана вкатила мне супрастин и какой-то сильный гормон, уж последнее средство, дефицит. И я в 10 вечера рухнул и проспал всю ночь спокойным, здоровым сном, как убитый; утром отпустило, откашлялся. Хороший гормон, жаль только, его больше колоть нельзя, так сказала дочь. Ну, осталось потерпеть недельку, выдержу.

Между этими мучениями я ж еще немножко и работаю с молодым капитаном-стажером.

Интересный стажер мне попался нынче. То есть… не очень интересный. Я привык к тому, что ученик очень хочет перенять опыт. Та, в общем, и должно быть. Стажер прикладывает мой опыт старика к своему, пока еще небогатому опыту, сравнивает, делает выводы и потихоньку растет над собой.

А тут на левое кресло Ту-154 пришел человек с устоявшимися, твердыми, алмазными взглядами на методику полета. Он наработал их битой задницей, еще на Як-40, и накрепко вызубрил. Его учил, видать, тоже очень уверенный человек, который упростил и низвел сложную науку полета до нескольких правил, простых как мычание. Эти правила верны и позволяют летать худо-бедно, на уверенную тройку. Но этих правил и на легком "Яке"-то недостаточно, а уж на самом строгом нашем лайнере - и подавно.

И вот надо его вводить капитаном.

С первых же заходов в директорном режиме начались у нас споры. Я объяснил принцип действия "командных стрелок", их отличие от "планок положения" на другом приборе. Директор командует, а планки показывают. Понял? Понял. Делай.

Гляжу - на заходе директора разбежались.

- Держи в центре. Держи директор в центре. Не понял? Давай, покажу. Понял?

Понял. Делай. Снова разбежались. Держи в центре. Директор! Директор!

И так в каждом полете

- Володя, в чем дело? Почему ты не выполняешь команды директора?

- А я снос подбираю по КУРС-МП, как на "Яке".

- Так у нас же не "Як". У нас директорная система подбирает снос и выдает тебе команду. Слепо исполняй. Слепо! Тупо выполняй команду! И она приведет тебя куда надо. А "планки положения" только подтвердят тебе положение самолета относительно полосы. Подтвердят! А ты тупо держи директор руками, а сам думай о другом: о тангаже. И решай задачи по тангажу. А крены держи тупо, по директору. Он же тебя освобождает.

- Пилот не должен тупо. Он должен подбирать курс с учетом сноса.

- Да… ё… - я долго и бесполезно кашляю. - Держи тупо и все! Исполняй!

Сам потом убедишься. Сейчас не понимаешь - тупо исполни, а потом разберешься.

История с директорами повторяется, без изменений. Я снова и снова объясняю. Нет, алмазные взгляды, да еще с апломбом сержанта. Хоть кол на голове теши. Тупо отстаивает.

То же и с тангажом: таскает штурвал туда-сюда, пассажиры в салоне блюют.

- Володя, триммером, триммером работай. Легким нажатиями. Отпусти штурвал - должна сама лететь.

- А меня раньше учили: управляй штурвалом, а потом снимай усилия триммером.

Я долго и пространно объясняю, что триммерный эффект у нас достигается искусственно, пружинами, а, гоняя туда-сюда упоры пружин, мы стремимся к нейтральному, сбалансированному положению штурвала и рулей, и, кроме того, еще ж тут задействован датчик сигналов для АБСУ… Да ты хоть учил аэродинамику Ту-154? Конечно, там этот процесс описан сложновато, но надо принцип понимать. Усилий на колонке быть не должно. Не понимаешь, почему, так хоть тупо запомни и стремись. Снимай усилия сразу. А мелкие порции давай сразу триммером. Не рогами, а кнопочкой. Кнопочкой, туда - сюда. Понял? Понял. Ну, давай.

Снова таскает его за рога. Я почти в отчаянии. Да что ж это такое: не могу научить человека элементарным вещам. Другие летчики схватывают тот триммер с полуслова, и радуются умной директорной стрелке, что она освобождает пилота от подбора

курса, а тут… запор.

Полетел с нами на проверку командир эскадрильи. Сам удивился. Да… стажер как пилот явно звезд с неба не хватает, а как человек… ох и упрям! Насчет звезд - он их и не будет хватать, мозги не те. Руки у него оттуда, а мозги… Ординар. С другой стороны, в общем, к нему и замечаний особых-то нет, он все делает, все исполняет… но - дубово, по-своему, по старым привычкам.

Может, прекратить ввод, да и оставить его вторым пилотом? Второй пилот из него хороший… если в узде держать. Так… и очередь же на ввод вроде у него подошла, и по всем качествам, по технике пилотирования, получился бы нормальный капитан, но вот упрямство это, негибкость мышления, нежелание выйти за границы стереотипов - никак не стыкуются с требованиями, которые предъявляет к пилоту, капитану, наш строгий самолет.

Комэска, сам талантливый пилот и инструктор, делится со мной своими сомнениями. Мы совещаемся и приходим к решению: дать человеку еще одну программу ввода в строй, еще сто часов.

Измученная грудь болит. Удушье, удушье, удушье… Устал. Недосыпаю: и от шумного, тяжелого дыхания и пения в груди, и от постоянных сидений в Москве, с ненашенским режимом и возвращением домой по ночам. Пытаюсь отвлечься на свой дневник, пишу… только вот даже сидеть - сил нет.

А на даче - сезон. Надя пластается там все свободное время. Я наладил ей тормоза, она ездит на нашем рыдване, упирается там, вся в мыле… я ей весь май - не помощник. После того гаража я третью ночь стою в известной позе на кровати, дышу, дышу, кашляю, рву горло.

Слетал очередной раз в Москву; там жара, и вовсю цветет проклятый одуванчик. Я загерметизировался в нумере на девятом этаже и день не вставал с постели, писал и кашлял, кашлял и писал, пил таблетки, закапывал нос, задыхался, дремал и кашлял, кашлял, кашлял…

Пришли на вылет ночью, а только что прошла гроза, ливень, и лег туман такой, что Домодедово закрылось до утра. Высадили наших пассажиров, а мы упали дальше спать на креслах.

Я как-то задремал. Снились яркие сны, переплетенные с реальностью: тот же рейс, та же задержка, и тут же почему-то какие-то штурмовики в масках, пускают газ в самолет, удушье… Короче, под утро хрипел и кашлял снова.

И все-таки время ползет, в мучении, одышке и невеселых ночных мыслях. Завтра Полярный, потом Норильск… север, там пыльцы нет, может, отпустит… Но нет, еще по расписанию дней

пять будет душить. Господи, за что мне такое наказание…

После северов полетели мы в Сочи. Я докашливал остатки, удушье почти прошло, и жизнь вдруг показалась такой прекрасной, воздух - таким вкусным…

Нет, хорошо все-таки дышится, когда тебя отпустит удушье. Свобода -она сладкая.

Стажер мой боится короткой сочинской полосы, нервничает. Вроде хорошо зашел, все стрелки в куче, параметры выдержал… и вдруг перед торцом увеличил вертикальную скорость снижения, аж я подхватил - вот этого-то допускать ни в коем случае нельзя. Естественно, трахнулись о полосу сразу за торцом, ну, терпимо.

Заруливал он, весь в мыле, в волнениях и переживаниях, чуть не проскочил стоянку, и мне впервые пришлось перехватить тормоза и обжать педали со всей силой, до упора. Вписались в стоянку кое-как, там под 135 градусов, сложно.

Короче… слабак, что там и говорить.

Там, где спокойно, он пилотирует точно, тут не отнимешь, рука набита. Но чуть где осложнение обстановки, чуть риск, чуть потребуется отступить от с таким трудом вымученных и зазубренных стереотипов, сманеврировать в пределах допустимых рамок - тут он откровенно слаб, теряется, трусит, дергается, и жди от него чего угодно.

А мне же скоро выставлять ему оценку по технике пилотирования. И я весь в сомнениях.

Снова разговариваем с командиром эскадрильи. Это у меня первый такой стажер. До этого были ребята талантливые, хваткие в полетах, инициативные, способные на разумный риск, и, в то же время, они очень прислушивались к моим советам.У них уже были готовы варианты ответов на возникающие вопросы, и я, старший, опытный летчик, помогал им как бы самостоятельно найти лучший, оптимальный вариант, с наивысшим эффектом, в пределах наших рамок. С такими ребятами мне было интересно, и я охотно полировал добротный, красивый, многообещающий материал, чтобы потом за штурвалом, с пассажирами за спиной - человек, пилот, Личность, проявил себя во всем блеске.

А тут талантом и не пахнет. Ну, не дано таланта. Этот человек по жизни - зубрила.

Такие люди, фигурально выражаясь, всю жизнь учат наизусть правила грамматики, а по-настоящему свободно, грамотно писать, без оглядки на правила, интуитивно - никогда не смогут. Более-менее грамотно он, конечно, изложит, но в самом неожиданном месте вдруг, да и проскочит досадный ляп -и он его даже не заметит, этот ляп ему глаз резать не будет!

Так и в летной работе. Мы с человеком работаем над

комплексом навыков; эти навыки, довольно обширные - результат его зубрежки, умом ли или же руками. Я, как известно, не люблю троечников, но что мне делать: человек полжизни пролетал, ремесленник. Я исполняю свой долг.

Комэска в приватном разговоре сетует: да их половина таких; работаем с тем материалом, который достался.

Это для меня откровение. Почему в элиту авиации, при наличии огромного резерва летчиков, попадают ремесленники?

Я наивен. Да куча причин. Начиная от отбора в училище, кончая откровенным, самодовольным блатом. Вспоминаю, как рвался в полярную авиацию после училища, как совал свой красный диплом… Мне откровенно было сказано: рылом не вышел - это вотчина москвичей.

И вот, десять лет спустя после разговора с комэской, я убеждаюсь, что Ту-154, самый тонкий и сложный в пилотировании самолет, стал в авиакомпаниях эдакой воздушной партой. Ничего себе парта! Это на нашей-то нервной, трепетной машине, требующей от пилота аналитических способностей достаточно высокого порядка - и обучать с нуля? С училища?

Все встало с ног на голову. Ну а что делать, если больше не на чем. И некого. А немногочисленные выпускники тех немногочисленных училищ - чьи-то детки.

Откашливая остатки аллергии, я мучился вопросами. Что ж я за инструктор, если не могу научить - за две программы - троечника надежно летать. Или мне подавай только таланты?

А может, у меня ко всем завышены требования? Но тогда они были завышенными и у Шилака, и у Репина, и у Садыкова, и у самого Солодуна. Красноярская школа тем и славилась, что предъявляла летному составу завышенные требования. Ординар у нас если и приживался, то тихо сидел в своей нише на вторых ролях, а потом, в результате упорного труда и требовательности инструкторов, в конце концов, набивал руку, пусть той же зубрежкой - но, извините, параметры таки держал.

Что ж еще ему придумать…

А с другой стороны: что - мало я ему втолковывал? Мало давал самостоятельности? Мало рисковал, беря на себя и даже нарушая букву - во благо ученику, чтобы он же окреп душою…

Но, видать-таки, летная работа все же требует таланта. А приходят в небо всякие, несмотря на строгие тесты и отбор. И надо надежно работать, возить людей. Вот я и ломаю голову, ищу подходы. И мне скоро выставлять ему оценку, от которой зависит

безопасность полета.

Он-то спит спокойно. За строптивый характер его в свое время охотно отправили на переучивание, на более тяжелый тип самолета, написали хорошую характеристику: с глаз долой - из сердца вон. Пусть с ним там Ершов теперь мучается.

Такое - не редкость, и не только в авиации.

Он спит спокойно. Он уверен: все устроится. Он добрался до кормушки, по бумагам - он ее достоин, а там - извернется. А нюансы… это потом.

С этим вводом я сам-то отвык от пилотирования. Честно, за время болезни за штурвал и не брался. Взял тут у стажера один полет себе, вроде как с методической целью: показать, как можно летать. И не зря взял: явно чувствуется отвычка. И рулить как-то неудобно… тут еще колено ноет, распухло: обострился артрит; на разворотах помогал ноге давить на педаль, нажимая на колено рукой. И на взлете скован; а на посадке, при заходе с прямой, да с попутничком, было сложновато собрать все в кучу; на глиссаде так даже некогда было стриммировать и отпустить, чтоб убедиться, что машина летит сама. Боролся со всем на свете, ну, победил, конечно… Это - еще одна проблема в инструкторской работе: урывать в концентрированной программе обучения стажера полеты себе, для поддержания должного уровня.

Я знаю инструкторов, которые, всю жизнь не вылезая с правого кресла, потихоньку теряют навыки и плавно опускаются в уютную лень барства. Прекрасно разбираясь в нюансах полета, он требует, указывает, подсказывает, порет… а ты руками-то показать можешь?

Я-то - могу.

Интересное наблюдение за долгие годы. Чем на более низкой ступени ремесленичества находится человек, чем ограниченнее круг затверженных им намертво навыков, тем больше из него прет самодовольно-уничижительное высокомерие по отношению к ученику. Особенно это заметно в рабочих профессиях. Я сам это испытал, и много раз видел у других, и все поражался: как оскотинивает некультурного человека его невеликое профессиональное превосходство. Этот урок жизни я усвоил твердо и выработал алмазное убеждение: в любом своем ученике, талантливом или не очень, я должен видеть прежде всего Человека. Может быть, он впоследствии превзойдет меня в мастерстве - мне не жалко. Я буду горд и счастлив тем, что вложил свой кирпичик в его Храм.

У Володи тут приключилась простуда, явный бронхит,

поднялась температура… то кашлял я, а теперь он. Собрался идти на больничный. Ну, слетаем рейсик без него, вторым пилотом Коля Евдокимов, что мучается за спиной у нас все полеты, грызет локти, ведет бумаги и терпеливо ждет своей очереди на ввод. Хоть разговеется.

А назавтра вдруг всех стажеров собрали на аэродромную тренировку: действия при отказе двигателя на взлете. Такое событие - аэродромные полеты - раньше было основным видом обучения; теперь его заменили на тренажер, а уж под самый ответственный этап тренировки выделяют самолет и топливо и обкатывают гуртом всех стажеров, кто готов. Ну, на такую тренировку Володя и при смерти приползет - а то жди потом полгода, когда организуют следующую тренировку. Без нее ввод в строй застопорится.

Утром, выруливая с Колей на предварительный, наблюдали мы, как старый волк Миша Иванов обкатывал ребят на отказ. Тренировочный самолет, круто оторвавшись от полосы, вдруг как бы замирал, прекращал стремительный набор и, круто заломив крен влево, начинал отворот с задросселированным крайним двигателем; потом, энергично переложив крен в другую сторону, заканчивал стандартный разворот, выпуская на ходу шасси и закрылки, и повисал над торцом полосы. Если расчет был верен, производилась посадка; на пробеге, на середине полосы, устанавливался всем трем взлетный режим, самолет отрывался, инструктор убирал газ крайнему, отворот, и тренировка продолжалась.

Зрелище это - не для слабонервных; на окрестных дачах было разговору… ну, это как всегда, когда большой самолет крутит виражи над самыми крышами.

Мы дождались, когда тренировщик уйдет в район третьего разворота, и взлетели. Я пилотировал с левого кресла… снова неуютно: полностью сбит привычный стереотип влитости в свое место в кабине: другие действия, другая технология работы, другие ответы на пункты контрольной карты. Коля страховал справа. Вот еще один нюанс инструкторского искусства: будь всегда готов к любому креслу.

На посадке я уже вошел в стереотип и справился без труда. Обратно довез Коля, порадовав просто красивым полетом. Восторг его успехами, успехами моего любимого ученика, был еще впереди.

Все на свете кончается. Как-то мы все-таки слетались с Володей, стало у него получаться, обрел он уверенность. И я

обрел уверенность в нем, таки поставил ему пять. Конечно, это была пятерка с минусом, скорее даже четверка с плюсом. Но… пилот первого класса должен иметь пятерку по технике пилотирования. А капитаном Ту-154 может быть только пилот первого класса… Чтобы все слепить, надо идти на компромисс… чуть- чуть и с совестью.

Пятерка… четверка… Цифрами не выразишь уверенность инструктора в надежности ученика. Я убедился, что хоть и за две программы, но научил человека всем тем действиям в воздухе, которые могут обеспечить безопасный полет. Если… если Господь его будет хранить первый год от жестоких испытаний. А если нашлет испытание?

Это - как инженер-строитель, который становится под новый мост, по которому идет первый поезд. Надо брать на себя.

Поэтому иные инструкторы, не желая обременять себя лишними переживаниями, бросают черновую работу и рвутся по командной линии, где можно летать проверяющим на не очень ответственных рейсах, зная, что проверяемый капитан - довезет, а от твоей дежурной оценки ничего не зависит. Настоящее мастерство не пропьешь.

Оценка моя оправдалась. Капитан этот, введенный мною в стой, возил пассажиров десять лет, может, не очень изящно, но добротно. Крепкое ремесло. Пассажиру-то неважно, лишь бы безопасно.

Знал бы этот пассажир, как я задыхался в тех полетах, пока это ремесло человеку вдолбил.

Аллергия моя с возрастом ослабела. Стареющий организм уже не может так активно бороться с чужеродным белком, не вырабатывает столько того гистамину, и симптомы болезни смазались. Однако она караулит. И сейчас вот, пишу, а оно чуть поддавливает; таблетки пью.

Обратная связь

Пять лет назад я не знал, как включается компьютер. И вообще, для чего он нужен.

А нынче, исключительно благодаря компьютеру, я стал участником интересного процесса.

Процесс этот - уникальная обратная связь между писателем и его читателями.

Раньше как было. Писатель, в душевных муках, "в поту и нервах" процесса, создавал произведение. Потом, по завершении долгой и мучительной редакторской вивисекции, книга выходила в свет. И начиналось ожидание критики. Были обсуждения на каких-то конференциях, рождались рецензии критиков, "Литературка" публиковала мнение… Иногда бывали разгромные статьи в партейных печатных органах, с последующими гонениями.

Но с живым читателем автор начинал общаться только спустя долгое, очень долгое время, через почту, через "встречи с читателем" и другие нечастые обязательные мероприятия. К тому времени, может, об иной книге начинали уже и забывать, иная обсуждалась только в узком кругу избранных, "понимающих", иная забивала полки магазинов и залегала там навеки. Автор переключал внимание на новую тему, удовлетворившись сотней-другой писем, которые потом желтели в его архиве и разбирались уже потомками.

А тут этот Интернет. И если кто отважился выложить свой опус на растерзание в Сеть - уж без комментариев не остался.

Я-то рискнул просто потому, что не знал, как подступиться к тем издательствам. Писать я начал поздно, не умеючи, интуитивно; а годы-то уходят.

А в результате меня завалили письмами. Тут же, сразу, не успел опомниться. И на форумах мою книгу трепали и треплют до сих пор, и в личной почте не особо церемонятся. Супруга иронически и сочувственно ухмыляется: "Сла-а-а-ва…"

Ага: уж на позорище-то себя выставил.

Хотя, это еще как сказать. Прошло два года, и явственно проявился этот феномен обратной связи: я читаю комментарии, особо не спорю, мотаю на ус -а идет же, пишется новая книга! И я исправляюсь на ходу… либо стискиваю зубы и продолжаю бить в ту же точку. Бью и бью: не так меня поняли, виноват, но я

постараюсь все-таки доказать свою точку зрения, свое видение проблемы, постараюсь убедить читателя.

Ну кому из писателей прошлого века дана была такая возможность прямого диалога с читателем - когда оладьи еще горячие и шкварчат на сковородке, и можно вполне еще досолить тесто… либо подумать хорошенько, выкинуть его на помойку и завести новое, пока у людей аппетит не пропал.

Вот читаю на форуме: бывший летчик-истребитель начинает подсовывать любителям авиационной литературы такие лакомые кусочки, да так талантливо написанные, да… никто так не писал - я-то, пишущий человек, вижу! И -шквал откликов, тут же: "Давайте еще, уважаемый!" И ответ: "Погодите, ребята, не успеваю, дела"… а через неделю - вновь отрывок, ох и вкусный! На наших глазах пока еще неизвестный писатель творит новую книгу о современной истребительной авиации, прислушиваясь к мнению читателей. Как это вдохновляет! Как это здорово!

Я тоже, однако, зацепил своих читателей этими описаниями полетов через грозы - а тут как раз произошла эта нелепая катастрофа под Донецком… истерия в СМИ, а уж в Интернете - короче, камни в меня полетели роем. Ну, "убивец" и все. Да и так ли только обзывали.

Начал свою третью книгу с еще одного описания грозы, уже прямо как ответ на множественные, ужасно некомпетентные комментарии к этой катастрофе, потоком хлынувшие изо всех щелей. Еще раз попытался показать, как воспринимает экипаж полеты в условиях грозовой деятельности, как к ним готовится, какие меры осторожности предпринимает, как видит опасность, на что опирается, на чем зиждется его уверенность…

Нет, боятся люди. И все пытаются поверить алгеброй гармонию моего Полета. И все тянут и пригибают меня к бренным, земным, прагматическим реалиям. А я все пытаюсь показать им романтику моего Неба, включающую, как ни странно, и восторг Полета, и причастность к Космосу, и страх, и опаску, и рамки, и рубежи, и творчество, и ответственность.

Летающего человека нелетающий человек все равно полностью не поймет. Но не обставляться же глухим забором кастовой спеси. Я еще, и еще, и еще раз попытаюсь разъяснить человеку. Тебе, ему, им - тем, кто боится, кто думает, что летчики совсем уж свихнулись и играют жизнями пассажиров. Я же инструктор; ну, как в полете, еще раз разъясню и покажу.

Пришло сегодня письмо от моего читателя, по профессии архитектора, из-за рубежа. Хорошее, умное, честное,

доброжелательно-критичное:

"…Я очень много читал про авиацию и про летчиков. Среди авторов такие известные Вам как: Шелест, Гарнаевы, Ваш коллега П.М. Михайлов, В. Ильюшин, наконец, Марк Лазаревич Галлай - человек удивительной летной судьбы и таланта, и писательского тоже. Не думаю, что эти люди уступали Вам в мастерстве. Думаю, даже, превосходили. Но! Ни один из них не называл себя "Мастер". Ни один из них не писал, что достиг совершенства и стал живым примером, мерилом летного мастерства. Тот же Галлай, без сомнения, отлично знавший себе цену, писал о себе с оттенком этакого смешливого скептицизма, самоиронии. И это было не позой, ложной скромностью или бравадой самоуничижения перед читателем, а простым и осознанным пониманием того, что человек несовершенен по своей природе, а к сияющему горизонту можно только идти, идти, идти. Не знаю, возможно, в каких-то элементах пилотирования 154-го (а может, и не только) Вы лучший, возможно, Вам удавалось иногда быть лучше остальных в чем-то еще, но объявить себя Мастером…"

Не могу не привести еще одну цитату из этого письма, лейтмотивом звенящую в большинстве комментариев к той катастрофе:

"…И еще одно, Василий Васильевич. Два похожих случая, описанных Вами: полет над грозовым фронтом близко к практическому потолку. В первом случае, (это когда Вы одновременно с отправлением должностных обязанностей вкушали курицу) и во втором, когда Вас беспокоило, как бы не стать посмешищем для своих коллег, не рискнув пройти над фронтом, с верхней кромкой около 12000. На Тушке! Видите ли, я Вас хорошо понимаю! Это Ваша работа, Ваша профессия, Вы привыкли к опасности и к тому, что за спиной 150 душ. Вы привыкли и не думаете об этом. А иначе и нельзя. Не помню дословно, как Вы выразились: "100 - 200 человек иногда гибнут, а что же делать, плата за прогресс". Ужасно, конечно… но если бы среди них была Ваша дочь, Вы бы это повторили? Или Ваши внуки? Вы были столь же циничны? И, кстати, за Вами не 150 душ, а и матери, у которых гибнут дети, дети, у которых погибают родители и так далее. Не Вы их произвели на свет, но Вам дано распоряжаться их жизнью. Так уважайте же ее, а уж потом - мнение коллег, а не наоборот. Вы же просите верить Вам, полагаться на Ваше мастерство и предусмотрительность, на Вашу ответственность и умение Мастера. Вот те, с Пулковского рейса, и положились…

…Мне доводилось читать, что летчики пилотажных шоу-групп, летающие постоянно крыло к крылу, в плотном строю, в

условиях повышенной, по отношению к обычному пилоту, опасности, сменяются не позже, чем через два года. Почему? А потому, что появляется привычка, летчик перестает ощущать опасность так остро, как прежде, и гибнет. Так, может, это верно так же для Вас и Ваших коллег? Устроить бы КВСу перерыв в полетах, скажем, на 2-3 месяца, а потом еще столько - в "правой чашке". И так каждые два года. Может тогда и не полезли бы Вы на 12100 "за просто так", из гонора? Может и Пулковский экипаж не полез бы, а…?"

Постараюсь ответить и этому читателю, и многим другим.

"Очень полезно периодически получать холодный душ объективной и конструктивной критики. Это та обратная связь, которая в нынешнее время позволяет автору писать не умозрительно, а в непосредственном общении с читателем. Это феномен века информационных технологий, и мне, может, очень повезло стать одним из первых писателей, для кого это важно.

Правда… вряд ли такая обратная связь нужна той массе писателей, что перепахивают уже до пыли разрыхленную, постную ниву, скажем, детектива или, к примеру, женского романа.

А мне приходится, фигурально выражаясь, поднимать дремучую целину аэрофлотской ямщины. Да еще и на переломе: государство троечников и "кулюфтива" открывает себе глаза на такое явление как Личность. "Единица -вздор, единица - ноль…"

И т. д. Да еще давит такая болезненная тема как авиакатастрофы…

Тут без ошибок и даже ляпов вряд ли обойдешься. "Следую с курсом…" -и, правда, ляп.

Но эти ляпы - мелочи по сравнению с тем шквалом претензий, обид и прямых оскорблений, что обрушился на меня по поводу сомнений в мастерстве НЕКОТОРЫХ, как я написал, военных летчиков. Пришлось все это проглотить, переварить, переморгать, облизнуться, принести на форуме публичные извинения и в новой книге, по возможности, исправиться. И до сих пор перед братьями моими, военными летчиками, стыдно.

Еще один важный момент. Все приведенные Вами книги об авиации -написаны, по меньшей мере, неординарными, глубоко заслуженными людьми, но созданы они - в период советской авиации и советской же цензуры. Попробовал бы кто тогда назваться мастером, и вообще, сказать о себе "Я". Только коллективный труд, да обязательно под лозунгами партии. Исключением являются разве что написанные в более позднее время труды А. Гарнаева, его коллег, а также тех наших летчиков-современников, книги которых еще только ожидаются в

издательствах.

Но все авторы этих книг в абсолютном большинстве - Герои, Заслуженные, полковники, генералы, директора, командиры всех рангов и мастей; в их книгах заметны, ощутимы - менталитет и превосходство начальника. А я - всю жизнь рядовой: командир воздушного судна, ездовой пес Неба.

Мне пришлось буквально ломать себя: я человек старой формации и подвержен тем же совковым комплексам, что и большинство в стране ленинских идей: "может, я в чем-то неправ… пусть старшие товарищи меня поправят".

Одним из способов освободиться от комплекса "маленького человечка" было - писать предельно откровенно. Это - моя "окопная правда". Поэтому я построил книгу на том важнейшем стержне, который поддерживал меня во всех перипетиях летной работы. Это - осознание себя Личностью и Мастером. Бьюсь за то же самое, за что так бился Сент-Экзюпери: что такое есть Личность и как ее душат коллективные нормы, как они ее нивелируют.

Отделить понятие "Мастер" от вериг: "человек несовершенен по своей природе…"

Я нередко пишу обычные слова с большой буквы, стремясь выделить, подчеркнуть их высокий смысл. Нынче, как мне кажется, они востребованы. Поэтому слово "Мастер" я употребляю в значении: Личность, осознавшая себя в профессии и положившая свою жизнь на алтарь. Личность, переделавшая свою несовершенную природу.

Спорная книга получилась. Хорошо это или плохо? Ну… над вышедшими в миллионных тиражах книжками популярных нынче среди обывателя авторов -как-то не спорят. Я считаю, если о книге спорят, если неравнодушны, если читатели и меня иногда дерут как сидорову козу - да на здоровье. На возрождение нравственного здоровья нашего, отнивелированного в едином строю народа.

Но мои книги - отнюдь не жвачка для глаз.

Интересно, что от реальных летчиков я отзывов почти не получаю. О чем там говорить: это все им в зубах навязло, это все - правда и реалии летной работы. Кое-кто из коллег ворчит, что, мол, уж и расписал…

А вот нелетающие - спорят. Я-то, в общем, обращаюсь к ним, к нелетающим. Но, видать, не до каждого сердца удалось донести. Ну, я ведь не профессиональный писатель. Для профессионалов я как-то на коленке написал "Красноярскую школу летного мастерства", ее можно найти по любому поисковику в Интернете. Там изложены нюансы полета, которые я в "Раздумьях" опустил,

оставив для интересующихся мальчишек только общие понятия.

Я достаточно долго комплексовал по поводу своего профессионализма. И, только заставив себя сказать о самом себе "Мастер", стал летать уверенно.

Это со многими бывает. Я не верю, что вот так просто, запросто приходит к человеку уверенность в своих силах и умении. Просто стесняются люди об этом говорить. А совковый комплекс тем более загоняет порывы совести в узкие рамки "не высовывайся". Скромнее, скромнее надо быть. И встань в строй.

Я и говорю: спросите у моих учеников, каков я как профессионал. Их пол-"КрасЭйр". И все - уже инструктора или хорошие капитаны.

Если внимательно прочитать главу "Машина", там отчетливо сказано, что нет предела совершенствованию. Наверно же это означает, что я не все постиг. Однако ложную скромность я отбросил. Пусть лучше мои читатели задумаются и спросят каждый себя: а я смогу так о себе сказать: Я, Имярек - Мастер? Или - хоть стремлюсь?

Ругайте меня, спорьте - я упрямый хохол и стерплю. Но - чтоб пацан прочитал, чтоб у него перед глазами был пример, чтобы он рос и становился Личностью, а не винтиком.

Теперь о болезненном для пассажиров.

Когда вы садитесь в рейсовый автобус и он везет вас по гололеду…

Когда вы несетесь в спальном вагоне, а он подпрыгивает и мотается по рельсам так, что не уснуть…

Когда самолет ваш попадает в турбулентность ясного неба, непредсказуемую даже для экипажа…

Это все вы как-то принимаете.

А когда старый ездовой пес, с вытертой от наушников лысиной, ежедневно летающий через эти грозы, и обледенение, и поземок (именно так называется в авиационной метеорологии это явление), - когда старый ямщик, положивший жизнь на алтарь Авиации, делится с вами сокровенными нюансами своего ремесла… вы на форумах закатываете чуть ли не истерики.

Вы поднимаете вопрос об ответственности за жизнь вас, любимых, да еще с точки зрения потребителя услуги: блага перемещения по воздуху. Вы хотите повлиять на процесс принятия решения Капитаном.

Да, летчикам свойствен относительный профессиональный цинизм. Как, впрочем, и врачам, и адвокатам, и прокурорам, и милиционерам, и профессорам, и учителям, и прочим… а уж политикам…

Наш Храм - сотворение своего Полета. И в его фундаменте

естественным образом присутствует ответственность за малейшее нарушение, а уж за жизнь доверивших тебе живых душ - заведомо.

Если летную работу принизить до уровня ответственности за некачественную услугу - летчик утратит важнейшую составляющую Полета: его Дух. Или Я - ЛЕЧУ, или оказываю услугу на небесной, так сказать, панели. Тогда я через грозу не полезу. Я уйду на запасной. Чтоб без риска. С эдаким, уж извините, расчетливым нравственным предохранителем. Чтобы услуга была качественной.

И тогда на летчиков обрушится вал упреков в трусости, справедливый вал.

Из-за одного-двух… мягко говоря, непрофессионалов, случайно попавших в непосильные обстоятельства полета вследствие отсутствия капитанской мудрости - грязь льется на всех летчиков.

А мы - умеем летать, умеем думать, умеем предвидеть, перевозим миллионы людей и не заслужили того расхожего мнения. Мы - капитаны штормовые, ездовые псы бывалые, все в шрамах… и даром, зря, в драку не полезем.

Вот еще и поэтому я спокойно говорю всем: да, я - Мастер, и вот я-то вас как раз и довезу. Я вас два миллиона перевез через те грозы. И так же внутри себя говорит большинство моих коллег, только они этого вроде как стесняются.

12100 - мой рабочий, нормальный эшелон. Я знаю, как на нем безопасно летать. Это элементарно. Другое дело, что есть, появились среди нас такие профи, что утратили приоритеты. Нищета наша - мать всех пороков. А организатор услуг перевозки людей по воздуху решил подвесить на палку перед носом упряжки еще более лакомый кусок за экономию топлива. И пролетарий клюнул. Рискнул. Шары на лоб. Весь аэрофлот его материт. И того, что под Иркутском на кругу свалился - тоже.

Изредка, и среди наших, небогатых российских летчиков, и среди зарубежных, богатых, попадаются экземпляры, которые способны допускать ошибки в сложных обстоятельствах, и так иногда случается, что обстоятельства эти возникают. А вы что, никогда не допускали ошибок в своих действиях, с полным пониманием ответственности?

Да, цена ошибки в авиации высока. Не совершает ошибок только Господь Бог. А летчик, хоть и тренирован, все равно совершает. Но его профессионализм позволяет успешно выйти из ситуации… ну, с мокрой спиной. И поддерживает его в эти секунды Дух Полета, но отнюдь не сознание ответственности за жизни пассажиров. Как старый ездовой пес, утверждаю это собственным опытом. Нельзя, невозможно каждую секунду

думать о людях за спиной, об их матерях, родных и близких - сойдешь с ума.

Я для того и показываю читателю чрево Грозы, через которое провожу лайнер с людьми за спиной - чтоб вы видели, какой духовной силой обладает летчик в повседневной работе. Я не "влез и выкрутился", нет. Это - и есть повседневная, обычная работа. Не можешь - не летай. Наше Небо такое - и никакое другое.

Летчики-любители летают на легких аппаратах, вокруг аэродрома, немножко по другому небу. Они выбирают погоду и время для безопасного полета; у нас время полета заложено в расписание. Мы оказываем услугу - по расписанию. Гроза так гроза, обледенение так обледенение, а лететь надо. И решение принимать мне, ямщику.

Я - не "шоферюга", на езду которого может как-то повлиять пассажир. Я - Мастер и Личность, умеющая принимать решение и нести ответственность. И мне хочется задать вопрос читателю: а ты?

Долг летчика и писателя заставляет меня поднимать уровень авиационной культуры читателя, изменять его прежние, неверные, обывательские взгляды на Полет Человека в Небе.

Изложив, так сказать, кредо, перейдем к частностям.

Про поземок (а не поземку) я уже сказал: это наша терминология, как, к примеру, у полярников - "ЧЕлюскин"; как у моряков - "на румбе", "компАс", "размерения судна", "отдать концы". У нас есть текущий курс и текущая высота - потому что это параметры изменяющиеся. В развороте иногда поступает запрос и команда диспетчера: "Ваш текущий курс? Остановитесь, сохраняйте". Самолет остановиться не может, и курс никто не ворует. Но мы отвечаем: "сохраняю 235". И т. д.

Что касается красноярских диалектизмов, то я ими с удовольствием пользуюсь. "Исшорканная" бетонка; залитые полой водой "лывы"; "вытаращил "тырлы", "зла не хватает" и т. п. - это ж наша Сибирь! А я за сорок лет стал настоящим сибиряком, и горжусь этим.

Касаемо совета обратиться к редактору, чтоб выправил мой текст. Я редактирую все сам. Сам правлю, сам корректирую, стараюсь с русским языком дружить. Мой герой и пример по жизни - Жильят из "Тружеников моря".

Очень важен вопрос о перерыве в полетах - с целью оглянуться и прийти, так сказать, в себя, восстановить опаску и чувство ответственности, которое вроде как "замылилось". Он - принципиален.

Для воздушных акробатов, которые работают на шоу на

пределе сил и теряют за полет несколько литров пота - отдых и оглядка, может, и нужны. Да только после того перерыва попробуй-ка опять слетаться! У них работа на износ. И через два года, или больше, не знаю, уходят из шоу навсегда. Это - спринтеры. Я с трудом представляю всю тяжесть, ответственность и изумительное чутье полета, отработанное этими асами в долгих изнурительных тренировках. Я перед ними преклоняюсь. Одно чувство: безумный восторг!

А мы - стайеры. Основа профессионализма ездового пса - беспрерывная летная работа. Перерыв в летной работе более 30 дней оговорен в наших руководящих документах и обставлен условностями: обязательная проверка и т. п. А 2-3 месяца без полетов вообще выбивают из колеи. Это как у музыкантов. Пересаживание же с кресла на кресло - вообще этап в летной работе, психологическая ломка. Для меня-то даже просто начать летать в очках - было серьезным стрессом.

Поэтому приходится всю жизнь летать, летать и летать. И уж как-то не терять чувства разумной опаски. И в этом - тоже сила духа летчика.

Вот… получается готовая глава. Вы не будете возражать, если я включу кое-какой материал из Вашего письма ко мне, а также и этот ответ Вам - в свою новую книгу? Таким образом, Вы, читатель, непосредственно будете соучастником творческого писательского процесса. Фамилию я включать не буду, мелочи опущу. Зато на этом материале можно развить тему, к которой большинство потенциальных пассажиров будет неравнодушно.

Спасибо большое за доброжелательность. И Вам желаю успехов в Вашем творчестве, каковым, по моему мнению, обязательно является работа архитектора.

С искренним уважением…"

Очень благодарен Интернету и всем моим читателям за обратную связь.

Последняя глава

Теперь, когда у вас сложилось о ездовом псе определенное, может, не совсем лестное впечатление, задайте себе вопрос. Как же тогда этот "убийца" и "нарушитель летных законов", "безвольно идущий на поводу у экипажа", да еще и "не совсем чистый на руку", и "необразованный", и "хвастун", и "павлин" - как же это он пролетал тридцать пять лет в небе и никого не убил? Как же это получилось? Какое неимоверное количество счастливых случайностей, какая концентрация их удачных совпадений помогли автору выжить?

Простой пример. Вот обгоняете вы на узкой дороге автомобиль, а из встречного ряда выскакивает на обгон такой же, но покруче, а ваш ряд сомкнулся, а скорость сбросить уже не успеешь…

Я распускаю взгляд и, не задумываясь, хватает ли зазора, зацеплю ли зеркалами или нет, - строго держу середину между препятствиями: между своим рядом и тем встречным сорвиголовой. Держу середину и не задумываюсь. Я не думаю об ошибке, об ответственности, а паче - о своей драгоценной жизни. Я не думаю о сумасшедшей скорости сближения. Я держу середину. И жму на газ, и проскакиваю. И все. О чем тут думать. Это - прошло. Потом уже, когда все позади, жар ударит в уши…

Вот, может, потому, что никогда не позволял себе задумываться в эту секунду о постороннем - о своей бесценной жизни, о слезах вдов и матерей, об элементарном страхе, - я в нужный момент делал то, что было важнее всего. И справлялся. А тот, кто постоянно думает, в то время когда "прыгать надо", - вот он обычно и ошибается.

Без ошибок вообще никакого дела не делается. И в авиации тоже. Тот, кто считает, что безопасность можно обеспечить мероприятиями, предусмотреть и исключить ошибки, - живет по мертвой схеме, причем, исповедует экстенсивный, затратный подход: "как бы чего не вышло". Тот же, кто занимается оперативной работой, рассчитывает на себя и своих помощников, рассчитывает просто: что они-то, попав в ситуацию - будут думать о ситуации и решительно действовать. Может, где чуть и ошибутся, но всем вместе ошибку легче исправить. Однако дело будет сделано. А уж потом - и на ковер, к тому, кто живет "по схеме". Там уже будет разговор о той ответственности, и порка, и выводы. Потом уже будет наматывание простыни бессонной

ночью, и будут мысли, мысли… Такова непосредственная летная работа.

Вот так я десятилетиями набирал те двадцать тысяч летных часов. Бывало трудно, сложно, бывало страшно, был риск, были ошибки - но я, хоть иногда и боялся, однако не трусил в моем Небе никогда. И думал наперед. Может, поэтому - нет тех слез вдов и матерей. И - слава Богу.

Летчик должен иметь такую генетическую черту характера - склонность к риску. Это не я сказал, а великий авиационный врач-психолог, академик Пономаренко. Иначе летчика из него не получится. Он должен любить полет больше жизни.

Но летчик должен иметь еще разум и волю, чтобы, побуждаемый чувством риска в чуждой человеку стихии, направлять эту движущую силу в самом оптимальном направлении. И тут уж - как ему Бог дал таланту.

Человечество быстро привыкает к комфорту цивилизации. Но, как и во все времена, человек во многом остается рабом собственных страстей. Он хочет за свои деньги иметь все, чего душе пожелается, в том числе и безопасность полета по воздуху. Общество потребителей требует безопасности и комфорта. Чтоб все было "в кайф", и полет тоже.

Я вашу безопасность обеспечил. Стиснул зубы - и реализовал себя. Чего это стоило мне - вы прочитали выше. Другой авиатор думает по-своему, по-своему обеспечивает. Но нас с ним объединяет одно. Мы пришли в Небо не для мероприятий, а чтобы летать. Не просто возить людей, загрузку - а ЛЕТАТЬ! Мероприятий мы вкусили предостаточно, без них в авиации нельзя. Но - был же ПОЛЕТ!

Тем, кто возмущается и требует абсолютной надежности и безопасности полета: ну, не дано вам этого понять. Пожалуйста, не требуйте радикальных мер по переделке менталитета летчика. Занимайтесь своим делом, которое не требует риска для вашей жизни. Таких людей, кстати, большинство, и такими людьми держится устойчивый порядок на земле.

Смотрю я: сколько на свете людей, которые, испытав однажды опасную для своей трепетной жизни ситуацию, сохраняют страх и память о ней на всю жизнь. Попав как-то пассажиром на самолете в грозу, иной человек даже не может больше вообще летать самолетом. Он откровенно жалуется в Интернете, просит совета, идет к психологу… И мне аж хочется сказать ему: да ты, в конце концов, мужик или баба? Какие еще, к черту, психологи. Любить-то себя, драгоценного, люби, да знай же

меру. Не хватает характера пересилить себя, свой страх - ну, не летай самолетом… и помалкивай.

А нам, летчикам - надо реализовать себя в опасной профессии. Нам нужна смена, мы можем передать опыт, положить свой кирпичик в надежную стену нашего Храма, чтобы та надежность и безопасность полета немного возросла. Но для этого смена должна знать об авиации всю правду, изнутри. Я и постарался об этом честно написать.

Идите в Авиацию. Она трудна, иногда невыносимо тяжела - и не только для летчиков. Но она - прекрасна! Зато вы будете причастны к ПОЛЕТУ ЧЕЛОВЕКА. Вы этот полет будете создавать своими руками: кто завернет гайку, кто зальет топливо, кто проследит за полетом по экрану радара… А на самой вершине, вознесенный в небо вашими руками, будет ТВОРИТЬ ПОЛЕТ ЛЕТАЮЩИЙ ЧЕЛОВЕК!

Идите в Авиацию. Если сможете - купите себе летательный аппарат и научитесь летать по воздуху, как летают птицы. Летайте куда и когда хотите, на свой страх и риск. Времена оглядки уходят. Пусть в полете каждый отвечает сам за себя. Летайте! Пусть развивается малая, частная, любительская авиация, не имеющая ничего общего с авиационным бизнесом - свободный полет!

А если захотите посвятить всю свою жизнь полетам над облаками, перевозке людей, оказанию авиационных услуг - я от всего сердца пожелаю вам душевных сил, твердой воли, целеустремленности, летного таланта… и немного везения.

Я постарался рассказать об опасностях, о "подводных камнях" Неба. О высоком искусстве Полета. О восторге Полета. О страданиях Полета. Я приоткрыл дверь в кухню Полета, чтобы вы видели, каким трудом, каким терпением, какой целеустремленностью, какой ответственностью живет Летчик. И как ему воздается за это.

Летите, ребята. Пусть ваша летная жизнь будет не такой, как у моего поколения: мир меняется, приходят новые машины, новые нормы и правила. Но если в свой полет вы прихватите и там используете кусочек моего опыта, значит, моя жизнь прожита не напрасно. Доброго вам пути.

Старый ездовой пес Неба смотрит вам вслед с любовью и надеждой.

Красноярск. 2007 г.

Словарь авиационных терминов

* Авария - авиационное происшествие без человеческих жертв, при котором произошло разрушение воздушного судна.

* АДП - аэродромный диспетчерский пункт.

* Акселерометр - прибор, показывающий величину вертикальной перегрузки.

* Амортстойка - нога шасси, снабженная амортизирующим устройством.

* АРК (автоматический радиокомпас) - радиоприемник, вращающаяся антенна которого автоматически поворачивается, а связанная с ней стрелка на приборе показывает направление на приводную радиостанцию, на частоту которой он настроен.

* АУАСП - комбинированный прибор, показывающий текущий угол атаки, критический угол атаки и вертикальную перегрузку.

* Вертикальная перегрузка - отношение подъемной силы к весу (во сколько раз "как бы увеличивается" вес).

* Вертикальная скорость - скорость подъема или спуска в метрах в секунду (в отличие от поступательной направлена вверх или вниз).

* ВЛП - весенне-летний период.

* Воздухозаборник - входное отверстие, через которое воздух попадает в двигатель.

* ВПП - взлетно-посадочная полоса.

* ВПР (высота принятия решения) - минимальная высота, на которой должен быть начат уход на второй круг, если пилот не установил надежного визуального контакта с землей. Для самолета Ту-154 обычно - 60 м.

* Выдерживание - этап посадки самолета после выравнивания, на котором пилот постепенно уменьшает скорость до посадочной.

* Гироагрегат - агрегат, в котором используется работа гироскопа.

* Гирокомпас - компас, показывающий курс относительно неподвижной оси гироскопа.

* Глиссада - предпосадочная наклонная прямая.

* Директорные стрелки - стрелки на командно-пилотажном приборе, помогающие пилоту правильно выдерживать посадочный курс и глиссаду на предпосадочной прямой.

* Деселерометр - прибор, показывающий интенсивность торможения (используется при замере коэффициента сцепления на ВПП).

* ДИСС (допплеровский измеритель скорости и сноса) -

система, выдающая экипажу в полете значения угла сноса и путевой скорости.

* Закрылки - отклоняемая вниз задняя часть крыла, служащая для уменьшения скорости отрыва самолета и посадочной скорости.

* Запас по сваливанию - разница между текущим и критическим углами атаки, определяемая по указателю АУАСП.

* Засветка - изображение на экране радиолокатора границ грозового облака, видимое как светлое пятно на темном фоне.

* Изобарическая поверхность - условная поверхность, на которой атмосферное давление во всех eJ точках одинаково.

* Инверсия - увеличение температуры окружающего воздуха с высотой.

* Интервал - расстояние между летящими воздушными судами по вертикали.

* Интерцепторы - воздушные тормоза на верхней поверхности крыла.

* Истинная скорость - скорость относительно воздуха без учета ветра.

* Кабрирование - вращение самолета вокруг поперечной оси с подъемом носа.

* Катастрофа - авиационное происшествие, при котором произошло разрушение воздушного судна и имеются человеческие жертвы.

* Качество аэродинамическое - отношение подъемной силы к лобовому сопротивлению самолета. Практически - это расстояние в километрах, которое самолет может пролететь с выключенными двигателями с высоты один километр. Для Ту-154 - примерно 15 км.

* "Козел" - повторное отделение самолета от ВПП после приземления.

* Контрольная карта обязательных проверок - перечень вопросов и ответов членов экипажа на определенных этапах полета, зачитываемый с целью не забыть выполнить жизненно важные процедуры.

* Конфигурация воздушного судна - положение механизации крыла и хвостового оперения (отклонение на определенный угол закрылков, предкрылков и стабилизатора). Бывает взлетная, полетная и посадочная.

* "Коробочка" - схема полетов в районе аэродрома, представляющая собой обычно прямоугольный маршрут.

* Коэффициент сцепления - величина, показывающая "скользкость" взлетно-посадочной полосы. Минимально допустимый Ксц = 0,3.

* Критический угол атаки - угол атаки, на котором наступает срыв потока с крыла, сопровождающийся резким падением подъемной силы (сваливание).

* КУЛП - курс учебно-летной подготовки на воздушном судне (для курсантов).

* Курс - угол, заключенный между направлением на север и продольной осью самолета. Измеряется в градусах, от 0 до 360 (север - 0; восток - 90; юг -180; запад - 270 градусов).

* Курсовая система - система, выдающая экипажу курс воздушного судна (точный компас).

* Курсо-глиссадная система - система, дающая экипажу при заходе на посадку информацию о положении самолета относительно линии посадочного курса и глиссады.

* Место самолета - где находится самолет в данный момент полета.

* Механизация крыла - закрылки, предкрылки и интерцепторы.

* НВУ - навигационно-вычислительное устройство, позволяющее точно определять место самолета.

* ОВИ - огни высокой интенсивности, предназначенные для установления визуального контакта пилота с землей в сложных метеорологических условиях.

* Однотипный - самолет того же типа, что и Ваш.

* ОЗП - осенне-зимний период.

* Окклюзия - слияние холодного и теплого фронтов в заполняющемся циклоне.

* ПДСП - производственно-диспетчерская служба порта.

* Оси самолета (продольная, поперечная, вертикальная) - условные оси, проходящие через центр тяжести, вокруг которых происходит вращение самолета в полете.

* Пикирование - вращение самолета вокруг поперечной оси с опусканием носа.

* "Подрыв" - преждевременное отделение пилотом самолета от ВПП на разбеге.

* Помпаж - нарушение газодинамической устойчивости работы турбореактивного двигателя, сопровождающееся хлопками и падением тяги.

* Поперечный канал управления самолетом - управление кренами (вокруг продольной оси).

* Посадочный курс - направление залегания взлетно-посадочной полосы.

* Поступательная скорость - скорость движения самолета вперед в километрах в час (в отличие от вертикальной).

* Предкрылки - кромка крыла, отклоняемая вперед таким

образом, чтобы воздух, затекая в образовавшуюся щель, препятствовал срыву потока с верхней поверхности крыла.

* Приборная скорость - скорость, которую показывает прибор, по которому пилотируют самолет. На больших высотах значительно отличается от истинной скорости. Так, для Ту-154 при полете на эшелоне10600 м истинная скорость -900 км/час, а приборная - примерно 550.

* Приводная радиостанция - установленный на аэродроме всенаправленный радиомаяк, на который настраивается радиокомпас.

* Приемистость двигателя - способность быстро увеличивать обороты с малого газа до взлетного режима.

* Продольный канал управления самолетом - управление тангажом (вокруг поперечной оси).

* Просадка самолета - отклонение вниз от расчетной траектории набора высоты или снижения. Опасна на малой высоте.

* Путевая скорость - скорость самолета относительно земли с учетом ветра.

* Равносигнальная зона курсо-глиссадной системы - зона, обеспечивающая точное движение самолета по курсу и глиссаде.

* Радиовысотомер - точный высотомер, работающий по принципу радиолокации и обеспечивающий отсчет высоты над поверхностью на малых высотах с точностью до одного метра.

* Реверс тяги - создание двигателем тяги, направленной против движения самолета, для быстрого торможения на пробеге.

* Режим работы двигателей - скорость вращения турбокомпрессора двигателя, измеряемая в процентах от максимальной. Устанавливается при помощи РУД (аналогично даче "газа" на автомобиле).

* РЛЭ - Руководство по летной эксплуатации воздушного судна (главный документ, цифровые параметры которого обязательны к строгому исполнению в полете).

* РП (руководитель полетов) - главный диспетчер воздушного движения на аэродроме, указания которого обязательны для всех участников воздушного движения и лиц, обслуживающих полеты.

* РУД - рычаг управления двигателем (аналогичен педали "газа" на автомобиле).

* Самолетовождение - искусство воздушной навигации.

* Санитарная норма - предельно допустимая по медицинским показаниям норма налета экипажа за день, месяц, год.

* Скольжение самолета - перемещение самолета в воздухе, при котором поток набегает под углом к продольной оси самолета и лобовое сопротивление увеличивается.

* Спаренный разворот - разворот на 180 градусов, состоящий из двух следующих один за другим разворотов на 90 градусов.

* ССОС - система сигнализации опасного сближения самолета с землей.

* Стабилизатор - горизонтальная поверхность хвостового оперения ("задние крылья"), на задней кромке которого находится руль высоты. В полете обеспечивает продольную устойчивость самолета. Может отклоняться для создания необходимой конфигурации самолета.

* Створ ВПП - продолжающая ось взлетно-посадочной полосы линия, на которой установлены дальняя и ближняя приводные радиостанции.

* Стратосфера - слой земной атмосферы, расположенный выше тропосферы.

* Тангаж (угол тангажа) - угол между продольной осью самолета и горизонтальной плоскостью.

* Торец ВПП (порог) - начало взлетно-посадочной полосы, обозначается зелеными входными огнями.

* Траверз - сбоку под 90 градусов.

* Триммер руля - устройство, позволяющее снимать нагрузку с отклоненного органа управления (чтоб все время не давить или тянуть).

* Тропопауза - тонкий нестабильный слой атмосферы между тропосферой и стратосферой.

* Тяговооруженность - отношение максимальной тяги двигателей к весу воздушного судна, измеряется в процентах. У самолета Ту-154 тяговооруженность - 30%.

* Угол атаки - угол, под которым встречный поток набегает на крыло. Чем больше угол атаки, тем больше подъемная сила (но тем ближе к сваливанию).

* Угол сноса - угол между продольной осью самолета и вектором путевой скорости, показывающим, куда действительно движется самолет под воздействием ветра.

* Фюзеляж - корпус самолета.

* Центровка - положение центра тяжести самолета, измеряется в процентах средней аэродинамической хорды крыла.

* "Чистое" крыло - крыло в полетной конфигурации, когда вся механизация убрана.

* Шаг винта - угол установки лопастей воздушного винта, который можно изменять в полете с целью достижения наивысшего коэффициента полезного действия.

* Эшелон полета - регламентированная руководящими документами высота для полета в определенном направлении, установленная с целью выдерживания определенных интервалов

между самолетами. Полеты тяжелых самолетов выполняются строго на эшелонах.